

UNIVERSITÉ DE PARIS - FACULTÉ DE DROIT

DES MODIFICATIONS
à la Convention du 13 Octobre 1919
portant réglementation
de la Navigation Aérienne

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 5 Décembre 1935, à 14 heures

PAR

Suzanne PESSEREAU

JURY :

Président : M. A. de LA PRADELLE, Professeur
Suffragants { MM. BASDEVANT, Professeur
SCELLE, Professeur

PARIS
LES ÉDITIONS INTERNATIONALES
4 bis, Rue des Écoles

1935

THÈSE POUR LE DOCTORAT

La faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS - FACULTÉ DE DROIT

DES MODIFICATIONS
à la Convention du 13 Octobre 1919
portant réglementation
de la Navigation Aérienne

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 5 Décembre 1935, à 14 heures

PAR

Mademoiselle PESSEREAU

Président : M. A. de LA PRADELLE, Professeur
Suffragants } MM. BASDEVANT, Professeur
SCELLE, Professeur

PARIS
LES ÉDITIONS INTERNATIONALES
4 bis, Rue des Écoles

1935



INTRODUCTION

Le Droit est soumis, dans son évolution à l'influence de causes diverses dont une et non la moindre, à notre avis, se trouve dans les progrès de la technique, les inventions et découvertes qui, en modifiant les formes des activités que disciplinent les règles juridiques, en changeant aussi la nature et l'intensité et nécessitent une revision et une extension de ces règles.

Le droit aérien nous fournit un exemple frappant de ce phénomène car plus que toute autre branche du Droit il est lié dans sa formation et son évolution à l'invention qui lui a donné naissance. Jusqu'à une époque récente en effet l'utilisation limitée de l'espace aérien ne soulevait aucun grave problème juridique. Mais tout change lorsque l'homme parvient à s'élever dans les airs car il faut songer rapidement à réglementer cette nouvelle manifestation de l'activité humaine.

Chaque pays doit s'employer alors à résoudre les nombreux problèmes qu'elle allait faire naître et songer à se doter, dans sa propre sphère de réglementation, des règles juridiques indispensables à sa sécurité.

Mais cette phase nationale du droit aérien ne pouvait durer étant donné la nature essentiellement internationale de son objet ; l'aviation ayant très vite pris un champ d'activité internationale qui est son but essentiel, le droit aérien ne pouvait être qu'uniforme.

L'effort fait par chaque pays se trouvait insuffisant tant qu'on ne serait pas parvenu à une coordination des règles juridiques établies isolément par chacun d'eux.

Cependant malgré l'intérêt et l'utilité d'une pareille entreprise, il fallut en raison même des difficultés qu'elle soulevait, attendre de longues années, il fallut la guerre, tout ce qui avait été tenté jusque-là n'ayant jamais abouti.

Pourquoi cette œuvre devenait-elle soudain plus aisée ? Quelles circonstances avaient donc alors aplani toutes les difficultés jusqu'à présent rencontrées ? Il y en avait plusieurs.

Après une épreuve comme celle qu'elle venait de traverser, l'Europe était bouleversée, et les changements intervenus dans les anciennes conceptions politiques permettaient d'envisager sur de nouvelles bases, la reprise des relations entre les peuples facilitée par ailleurs, par l'institution de la Société des Nations dont le but essentiel devait être d'assurer la coopération internationale.

D'autre part, les progrès surprenants accomplis par l'aviation pendant la guerre facilitaient aussi les choses. Cette invention toute nouvelle en 1914 s'était trouvée amenée par les circonstances à rendre de très grands services au cours des hostilités et par là même contrainte de se perfectionner beaucoup plus rapidement qu'elle ne l'avait fait en période normale. A tel point qu'avec la Paix on pouvait déjà entrevoir ses immenses possibilités comme moyen de communication entre peuples et la régler en conséquence.

Cette histoire si brève du Droit aérien doit être cependant rapidement retracée.

Les premiers pas dans l'étude des questions aériennes

furent faites par les Congrès internationaux d'aéronautique dont le premier fut réuni à Paris en 1889 à l'occasion de l'Exposition, puis les autres en 1900, 1906 et 1909 dans diverses autres villes. Tous émirent des vœux pour la création d'une réglementation internationale.

Les juristes ne furent pas longs à s'intéresser aux progrès de l'aviation et dès le début du xx^e siècle ils commencèrent à étudier le phénomène au point de vue du Droit.

En 1900, Fauchille propose un régime juridique des aérostats. Deux ans après, à la session de l'Institut de Droit International, à Bruxelles, il dépose un projet en 32 Articles.

En 1906, l'Institut de Droit International, à sa session de Gand, consacre le principe de la liberté de l'air.

En 1910, deux nouveaux projets de réglementation de l'espace aérien ont été élaborés, l'un par Fauchille en 27 Articles, l'autre par Von Bar en 5 Articles.

Cette même année les Etats décident de réunir à Paris une Conférence internationale aéronautique. L'Institut de Droit International lui laissa le soin d'établir une Convention aérienne.

Cette Conférence réunie à Paris, groupait 18 Etats, dura un mois mais dut se séparer sans arriver à un résultat.

La même année encore au Congrès de Vérone de nombreux rapports furent présentés par les juristes ; on en retint seulement certains points sous forme de vœux.

La fondation à Paris en 1911 du Comité juridique international de l'aviation fut une étape importante de cette histoire. Créé pour rédiger un Code de l'air, il a tenu un certain nombre de congrès à travers lesquels

s'est poursuivie l'œuvre de codification qui continue encore à l'heure actuelle.

Il faut également mentionner l'influence de certains organes juridiques internationaux, tels que l'Institut de Droit international et l'International Law Association dont les travaux furent très utiles au développement du droit aérien.

Le seul accord international intervenu avant 1914 est celui conclu entre la France et l'Allemagne le 26 juillet 1913 (1) à la suite des incidents de Lunéville et d'Avricourt. Signé sous forme d'un échange de lettres il ne constitue pas une convention relative à la navigation aérienne et ne règle que la question de l'atterrissage des avions de l'un des Etats chez l'autre.

Tous ces efforts n'avaient abouti, à la veille de la guerre, à aucun projet précis, quelques pas avaient été faits, quelques vœux émis sans entraîner l'œuvre d'unification désirée.

La guerre, en précipitant le développement de l'aviation, va rendre indispensable une législation en rapport avec ses progrès, et nécessiter une réglementation rigoureuse et commune de la navigation aérienne.

Elaboration de la Convention

On profita de la présence à Paris des plénipotentiaires de tous les pays réunis pour élaborer les traités de paix, créer une *Société des Nations* et établir un système complet de conventions réglant les rapports de différentes natures pouvant rapprocher les Etats.

Le moment était donc choisi pour s'occuper de la question du Statut de la Navigation aérienne et en poser les bases.

(1) Voir Annexe I.

La Direction de l'Aéronautique au Ministère de l'air proposa de transformer le Comité interallié d'aviation en un organisme permanent chargé d'élaborer ladite Convention.

La Commission de l'Aéronautique à la Conférence de la Paix fonctionna dès le 6 Mars 1919 avec la mission :

3) D'étudier toutes les questions aéronautiques qui lui seraient posées par le Conseil suprême de la Conférence de la Paix.

2) De rédiger une convention relative à la navigation aérienne.

3) D'étudier toute les questions aéronautiques qu'elle estimerait devoir soumettre au Conseil suprême de la paix.

Elle fournit des réponses à deux questions posées par le Conseil suprême de la paix. Elle présenta une étude sur les clauses concernant la navigation aérienne à insérer dans les traités de paix. Mais surtout elle s'occupa d'élaborer la Convention relative à la Navigation aérienne.

Sur ce dernier point elle entreprit d'abord de poser les grands principes du futur statut de la Navigation aérienne afin de préparer ainsi les travaux des Sous-Commissions.

On travailla sur deux projets, un français et un anglais, rapprochés dans un texte unique.

Un premier rapport du 11 Avril 1919, contenant un projet de Convention en 41 Articles ne fut pas adopté. Un second rapport, présenté le 27 Avril avec un projet en 43 Articles. 6 annexes A à G et une annexe H, pour les douanes, fut également modifié et son texte renvoyé à un Comité de rédaction.

Un projet, accompagné de réserves de certains Etats

fut soumis au Conseil Suprême le 10 Juillet, celui-ci invita la Commission à se réunir à nouveau et certaines réserves furent retirées.

Un nouveau projet du 2 Septembre fut proposé au Conseil Suprême et fut adopté le 13 Octobre 1919 pour constituer la Convention qui était destinée à régler la navigation aérienne.

Un résultat aussi rapide peut surprendre, surtout si l'on s'en tient à la lenteur des progrès auparavant accomplis par le Droit aérien. Mais comme nous l'avons montré, la Convention de 1919 a profité de la Conférence de la Paix où en raison des circonstances toutes les négociations furent menées plus vite et avec un vif désir d'aboutir.

Aspect et caractères de cette Convention

La Convention de 1919 est un texte de portée universelle réglementant pour les Etats qui en font partie tout le droit public aérien du temps de Paix.

Elle se compose de deux parties, l'une essentielle groupant les dispositions à caractère juridique en 9 Chapitres et 43 Articles, l'autre accessoire, quoique très importante, aussi comprenant 8 annexes techniques venant compléter la première partie.

Nous ne nous occuperons ici que de la première Partie juridique de la Convention.

Les caractères de la Convention de 1919 s'expliquent par les conditions mêmes de son élaboration. C'est un texte rédigé par la Conférence de la Paix et qui porte la marque de l'état d'esprit dans lequel on se trouvait alors. D'autre part il a été rédigé rapidement et bien que conçu en prévoyant les progrès futurs et le développement probable de la navigation aérienne, il ne pou-

vait exactement réaliser quelles seraient ses possibilités dans les années à venir.

Elle n'a pas été faite pour l'aviation de 1919, aviation de guerre qui avait fait ses preuves comme telle, mais qui n'existait pas au point de vue intéressant seul les rédacteurs d'une Convention aérienne : la Navigation internationale.

Ceux-ci, sous peine de voir leur œuvre devenir trop rapidement caduque, au fur et à mesure des progrès de l'aviation, ont été obligés de mettre leur texte au niveau de ces progrès probables. Ils se sont donc efforcés de les prévoir le plus possible et d'en tenir compte dans leurs travaux.

C'est pourquoi on décida tout d'abord de créer pour cette matière une législation nouvelle au lieu de se contenter de lui appliquer purement le droit commun comme il en avait été question un moment. En effet les principes du droit que l'on aurait pu lui appliquer se seraient trouvés bien vite débordés par les besoins de la Navigation aérienne et il était plus sage de lui consacrer une législation spéciale.

Malgré cet effort louable qui fait de la Convention de 1919 une œuvre importante de la Conférence de la Paix, celle-ci n'a pas réussi à tout prévoir et depuis 16 ans un certain nombre de ses dispositions ont dû être remises à jour. Plusieurs revisions ne sont d'ailleurs pas tout à fait parvenues à l'adapter complètement aux besoins de la navigation aérienne et de nouvelles modifications à son texte sont pour cela nécessaires.

Cependant elle a eu le grand mérite de (1) « créer un droit international uniforme de la navigation aérienne

(1) Ambrosini : Corso di diretto aeronautico.

ne permettant pas que l'incertitude de son régime puisse arrêter le phénomène dans son développement ».

D'autre part, née de la guerre on a reproché à la Convention, d'en avoir trop subi l'influence ; élaborée uniquement par les vainqueurs elle a trop négligé les droits et les revendications possibles des vaincus.

Rédigée en un esprit d'hostilité à l'égard des ennemis de la veille, une telle Convention a-t-on dit, ne pouvait remplir les conditions exigibles de toute règle internationale, conditions d'impartialité et d'égalité entre les nations, qui devaient faire oublier de récentes rancunes.

Ce défaut a valu à la Convention, non seulement les protestations des ex-ennemis mais la méfiance des ex-neutres qui ne pouvaient admettre cet état d'esprit dans un acte international d'une si grande portée et craignaient d'en supporter indirectement les conséquences.

Accueil de la Convention

La Convention du 13 Octobre 1919 est une œuvre de grande valeur, c'est elle qui pour la première fois est parvenue à condenser dans un texte unique toute la matière du droit public aérien.

Malheureusement en raison même des circonstances dans lesquelles elle est née, elle a révélé très vite de graves défauts qui ont arrêté les Etats dans leur désir d'y adhérer et ont nui à son extension dans le monde.

Trois seulement des Etats énumérés dans le préambule ne l'ont pas signée, mais les ratifications ont été beaucoup plus difficiles à obtenir. Sur vingt-sept Etats signataires, quinze seulement l'ont ratifiée le 1^{er} Juin 1922, six l'ont ratifiée par la suite et par conséquent six

Etats ne l'ont jamais ratifiée, ce sont principalement les Etats américains.

De plus trois des Etats signataires ont déjà dénoncé la Convention, la Bolivie le 30 Août 1924,

Panama le 11 Novembre 1931,

la Perse le 26 Avril 1933.

Cet état de choses fut très nettement préjudiciable à l'unification du droit aérien en faisant naître un esprit favorable au développement des accords particuliers en même temps qu'il suscita un nouveau mouvement de codification en dehors du texte de 1919 par la signature des deux Conventions générales de 1926 et 1928, rendues nécessaires pour les Etats restés en dehors du système de la Convention de Paris, par le développement sans cesse grandissant de la navigation aérienne.

Il fallut bien se rendre compte des imperfections du texte de la Conférence de la Paix et donner satisfaction aux réclamations qui se levaient de toutes parts. Un mouvement de revision entrepris dès l'entrée en vigueur de la Convention et se poursuivant encore, s'efforce de mettre au point la Convention de Paris en tenant compte des nouvelles exigences de la Navigation aérienne, pour tenter de lui acquérir une portée universelle.

PREMIERE PARTIE

CRITIQUES OFFICIELLES

CHAPITRE I

Les premières critiques

L'accueil réservé à la Convention de Paris, on l'a vu, ne fut pas aussi enthousiaste que ses rédacteurs l'avaient espéré ; dès sa naissance, avant même son entrée en vigueur, elle suscita de vives critiques surtout parmi les Etats qui n'avaient pas pris part à son élaboration, c'est-à-dire aussi bien les neutres que les ex-ennemis de la guerre.

La première manifestation de cet état d'esprit se place au lendemain même de la signature de la Convention, le 30 Novembre 1919, sous la forme d'une lettre (1) adressée par le Ministre de Suisse à Paris au Président de la Conférence de la Paix et dans laquelle étaient consignées toutes les observations de la Suisse au sujet de la Convention et exposées les réserves qu'elle entendait formuler à certaines de ses dispositions, principalement les Articles 5 et 42.

Ceux-ci en effet, faisaient craindre à la Suisse, de la part des Etats ex-ennemis, des mesures de réciprocité très gênantes pour elle. L'article 42 très sévère pour les puissances centrales puisqu'il les excluait de la Convention aérienne pour une période allant jusqu'au 1^{er} jan-

(1) Roper : Thèse, Paris 1930.

vier 1923 s'ils ne devenaient pas membres de la Société des Nations dans l'intervalle, les privait d'autre part du droit de survol des territoires des autres Etats puisque l'Article 5 de la Convention réservait ce privilège aux seuls Etats contractants.

Il était donc évident que ces Etats laissés en dehors de l'union aéronautique fermeraient à leur tour leur espace atmosphérique aux Etats qui en seraient membres. Cette mesure sans importance pour les puissances ex-alliées qui en vertu de l'Article 313 du Traité de Versailles pouvaient librement pénétrer avec leurs avions chez les anciens ennemis, n'atteignait que les neutres qui pouvaient ainsi voir se fermer à leur aviation tout l'espace aérien surplombant les territoires des Etats ex-ennemis.

Cette possibilité était très grave pour certains d'entre eux surtout qui, de par leur situation géographique, pouvaient se trouver complètement enclavés au point de vue de la navigation aérienne.

La Suisse protestait donc contre cette menace qu'instituaient pour elle les dispositions qu'elle critiquait, car elle pouvait de ce fait se trouver empêchée d'établir aucune ligne aérienne vers le Nord ou vers le Nord-Est de l'Europe.

La Conférence des Ambassadeurs mise en présence de ces légitimes revendications, s'employa à trouver les moyens de faire disparaître cette inégalité choquante entre les Etats et en rapport avec leur situation dans la guerre qui venait de finir.

Un amendement à l'Article 5 ne pouvait être envisagé alors, puisque la Commission Internationale de Navigation aérienne, qui selon la Convention de 1919, avait seule qualité pour le faire, n'existait pas encore.

La Commission aéronautique de la Conférence de la Paix, présenta le 31 Mars 1920, un Rapport sur la question. Ce rapport rédigé par M. Albert Roger représentant de la France, à la Conférence des Ambassadeurs, rend compte des discussions et propositions auxquelles le problème donna lieu ainsi que la solution à laquelle on se rangea.

Des experts aéronautiques examinèrent la requête de la Suisse et cherchèrent à lui donner satisfaction. La Commission de l'aéronautique s'en saisit à son tour et reconnut le bien fondé des protestations de la Suisse eu égard aux difficultés que pouvait entraîner pour elle l'application de l'article 5 de la Convention.

La solution préconisée fut d'accorder à la Suisse l'autorisation de laisser survoler son territoire par certains Etats non contractants, afin de lui permettre d'adhérer à la Convention.

Le Protocole signé le 1^{er} Mai 1920 (1) consacre cette solution en l'étendant aux autres Etats contractants qui sont autorisés à demander, au Gouvernement français puis à la Commission Internationale de Navigation aérienne quand elle fonctionnera, des dérogations à l'Article 5 en faveur de tel ou tel autre Etat non contractant.

Ce protocole a été joint à la Convention et signé par ses membres, il devra être signé en outre par tous ceux qui accèderont à la Convention par la suite.

Satisfaction était donc donnée très rapidement à la première difficulté grave que soulevait la Convention du 13 Octobre 1919 et cela pouvait donner espoir quant à son développement futur.

Malheureusement cela ne suffit pas à rassurer les

(1) Voir Annexe II.

Neutres qui ne se pressèrent pas de signer la Convention. Le Protocole additionnel de 1920 ne leur donnait pas entièrement satisfaction car il n'apportait pas de solution à la question qui les préoccupait ; il n'accordait qu'un moyen provisoire d'écarter les difficultés sans les faire disparaître puisqu'il maintenait le texte critiqué.

Obligés d'attendre la constitution de la Commission Internationale de Navigation aérienne pour aboutir à un résultat, ils entreprirent alors de régler la question de leurs rapports avec les autres Etats en ce qui concerne la Navigation aérienne par des accords particuliers qu'ils signèrent indifféremment avec des Etats membres et non-membres de la Convention aérienne.

Ces accords restant conformes au texte de 1919 dont ils adoptaient les principes essentiels pouvaient être considérés comme peu importants au point de vue de la formation du droit aérien. Ils n'en constituaient pas moins un très grand danger de fragmentation pour cette branche du Droit que l'on venait à peine d'unifier ; leur multiplication possible pouvant aboutir à remplacer un texte unique de valeur internationale par une série d'accords bilatéraux pour la plupart et dont le plus grave inconvénient serait de consacrer des solutions fragmentaires et souvent divergentes alors que l'on pouvait maintenant espérer grouper autour d'un texte unique tous les Etats que préoccupait le problème de la Navigation aérienne.

Un tel risque était loin d'être illusoire, car ces accords particuliers présentaient pour leurs signataires le grand avantage d'utiliser le travail effectué par les rédacteurs de la Convention de Paris en y apportant les retouches

sans lesquelles ils ne pouvaient l'accepter et qu'ils n'étaient pas certains d'obtenir sur le texte de 1919.

Ces accords particuliers qui se multiplièrent de façon inquiétante pour l'unité du Droit aérien à l'origine, sont devenus plus rares depuis que la Convention du 13 Octobre 1919 plusieurs fois remaniée a reçu les adhésions de la plupart des Etats qui les avaient signés (1).

Ils sont donc pour la plupart devenus caducs de ce fait et ne semblent plus aujourd'hui menacer en quoi que ce soit l'œuvre accomplie avec tant de mérite et de persévérance par la Conférence de la Paix et ses continuateurs.

Les réserves formulées par certains Etats dès la signature de la Convention, contribuèrent pour beaucoup à arrêter le mouvement de ratification et portèrent les autres Etats à réfléchir avant de s'y rallier purement et simplement.

Cette attitude prudente s'explique de deux façons. D'une part certains des Etats qui hésitaient ne possédaient pas encore un outillage assez important et un trafic aérien assez intense pour s'intéresser à cette œuvre. D'autre part ceux qui pouvaient trouver avantage à l'adopter s'y refusaient pour les raisons que nous avons exposées, c'étaient surtout les anciens neutres.

Ces derniers n'ayant pas participé à l'élaboration de la Convention de 1919 ne l'en critiquèrent que plus vivement. Après la protestation isolée de la Suisse des manifestations collectives suivirent.

Les Neutres, pour faire connaître leurs observations au sujet de la Convention de Paris, décidèrent de tenir une Conférence où on l'examinerait en détails et où on

(1) Roper : Thèse, Paris 1930.

discuterait de son application, des réserves à y formuler et des modifications à suggérer à son texte.

Cette Conférence fut réunie à Copenhague en Décembre 1919 et groupa sept Etats, le Danemark, l'Espagne, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse, tous anciens neutres.

On y étudia soigneusement différents points de la Convention et on conclut en déclarant inadmissibles les dispositions de ses Articles 5 et 34. Il fut décidé en conséquence que tous les Etats ayant pris part à la Conférence refuseraient leur adhésion à la Convention du 13 Octobre tant que les Articles indiqués ne seraient pas modifiés.

En refusant ainsi de faire usage de la faculté que leur reconnaît l'Article 41 de cette Convention, les Neutres faisaient moins preuve d'ailleurs d'une hostilité systématique à son égard que d'un très vif désir de la voir révisée principalement sur les points qu'ils avaient signalés. Et c'étaient seulement les dispositions qui méconnaissaient par trop leurs intérêts qui les empêchaient de se rallier au texte tout entier.

Les principales de leurs objections à ce sujet ont été exposées par M. Pittard (1) dans un article paru en 1923, qui les ramène aux trois points essentiels suivants :

D'abord une critique d'ordre général s'adressant à l'esprit qui animait les rédacteurs de la Convention, esprit qui a été celui de tous les traités de Paix et qui s'est manifesté, dans celle-ci, par la mise à l'écart systématique non seulement des ennemis, mais des neutres. Et c'est ce que l'on ne saurait admettre d'une œuvre

(1) B. J. L. A., 1923 : L'adhésion des Neutres à la Convention de 1919.

semblable dont le caractère essentiel doit être l'universalité.

Puis une critique du fameux Article 5, qui favorise de façon inadmissible les vainqueurs de la guerre au détriment des vaincus et des neutres ; ces derniers se trouvant, sans que rien ne vienne le justifier ou tout au moins l'expliquer, exposés sans contre-partie aux représailles des puissances auxquelles ils se trouvaient forcés d'appliquer cette disposition.

Enfin une critique d'une autre inégalité : celle que consacre l'Article 34 en faveur des grandes puissances dont les voix sont privilégiées au sein de la Commission Internationale de Navigation Aérienne. Les Neutres étant presque tous des petits Etats se trouvent donc là encore en situation d'infériorité.

La C. I. N. A. et l'Article 5

La Commission Internationale de Navigation Aérienne avait été constituée le 11 Juillet 1922, elle entreprit aussitôt l'examen des difficultés déjà soulevées depuis trois ans par la Convention du 13 Octobre 1919.

Elle avait reçu, en vertu du Protocole du 1^{er} Mai 1920, un certain nombre de demandes de dérogations à l'Article 5 provenant de différents Etats (1).

D'autre part elle connaissait les travaux de la première Conférence de Copenhague, ceux de la deuxième qui se tint en Septembre 1922 ne furent pas publiés assez tôt pour qu'elle eût à en tenir compte dans ses conclusions au sujet de l'Article 5.

Dès sa première session de Paris en Juin 1922, elle fut saisie par le Gouvernement français d'une proposition

(1) C. I. N. A. : B. O. N^{os} 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12...

d'amendement à l'Article 5. Cette proposition prenant pour base le texte de cet Article ne demande pas sa suppression et considère qu'il vaut mieux le maintenir en y adjoignant une réserve permettant aux Etats contractants de conclure avec les non-contractants des conventions particulières pour s'accorder réciproquement le droit de survoler leurs territoires. Ces conventions ne devant bien entendu préjudicier en rien aux droits des Etats contractants, auraient l'avantage de leur laisser toute liberté d'attitude et d'action.

Par conséquent l'amendement suivant était proposé au texte de l'Article 5, auquel serait ajoutée la disposition suivante :

« à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette Convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des Parties Contractantes à la présente Convention et doivent être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses annexes. Cette Convention particulière sera communiquée à la C. I. N. A. qui la notifiera aux Etats contractants ».

Après avoir pris connaissance de cette proposition, la C. I. N. A. décida, par sa résolution N° 22 (1), d'en renvoyer la discussion à sa session suivante. C'est ainsi que l'examen en fut entrepris à sa session de Londres en Octobre 1922 où il fut décidé par la Résolution N° 32 (1) :

1) D'approuver le texte modifié de l'Article 5 de la Convention inséré dans la proposition d'amendement

(1) B. O., N° I, — p. 24.

(1) B. O., N° II, — p. 3 et 4.

dudit Article présentée par la délégation française au cours de la première session.

2) De proposer, conformément aux stipulations de l'Article 34, paragraphe 10 de la Convention, cette modification à l'acceptation des Etats contractants sous la forme d'un Protocole spécial adopté par la Commission et signé par le Président de la session et le Secrétaire général.

3) D'adopter à cet effet le protocole suivant (2) qui restera ouvert au Secrétariat de la Commission à la signature des plénipotentiaires des Etats contractants et devra, conformément à l'Article 34, paragraphe 2, être expressément adopté par tous les Etats contractants.

Ce Protocole en date du 25 Octobre 1922 modifie donc l'Article 5 en le complétant selon la formule de la proposition française. Ce n'était pas le texte qu'avaient adopté les Neutres réunis pour la seconde fois à Copenhague en Septembre 1922 et qu'ils auraient désiré voir retenu par la Commission Internationale de Navigation Aérienne. Celle-ci avait connu trop tard leurs travaux elle n'en tint pas compte pour établir le Protocole et cela souleva de nouvelles difficultés.

La C. I. N. A. et l'Article 34

Comme l'Article 5, l'Article 34 avait fait l'objet des critiques des Neutres à la Conférence de Copenhague ; la prépondérance assurée par cet Article aux voix des grandes puissances au sein de la Commission Internationale de Navigation Aérienne mécontentait fort les membres de cette conférence, qui représentaient tous des petits Etats.

Dès la première session de la C. I. N. A. la délégation

(2) Voir Annexe III. Protocole du 25 octobre 1922.

belge présenta une note (1) exposant les modifications qu'elle jugeait utile d'apporter à l'Article 34. Cette note proposait de laisser à chaque Etat le nombre de délégués prévus par la Convention mais de lui donner, quelle que soit son importance, seulement une voix. Toutefois pour les votes ayant trait à des modifications aux Annexes de la Convention, l'approbation d'une majorité des grandes puissances serait nécessaire ; trois sur cinq par exemple compteraient pour les 3/4 du total possible des voix et auraient dans ce cas une situation légèrement prépondérante.

La Commission, devant cette proposition, décida d'examiner la question avec sympathie et de renvoyer à une prochaine session l'étude d'un amendement précis à apporter à l'Article 34.

La question fut donc reprise lors de la troisième session de Bruxelles de la C. I. N. A. où un nouveau texte d'Article 34 fut rédigé mais renvoyé pour examen à la session suivante (2).

Ce nouveau texte laissait intacte une très grande partie de l'Article 34 et ne le modifiait qu'en ce qui concerne le vote au sein de la Commission et la répartition des frais entre ses membres. Il était ainsi rédigé :

« Chaque Etat représenté à la Commission (l'Angleterre avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin pour un Etat) *aura chacun une voix* ».

.....

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois

(1) C. I. N. A. : B. O., N° I, p. 21.

(2) C. I. N. A. : B. O., N° III, p. 15.

quarts du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents. *Cette majorité doit, en outre, comprendre au moins trois des cinq Etats suivants : Etats-Unis d'Amérique, Empire Britannique, France, Italie, Japon.*

.....

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission de Navigation Aérienne seront supportés par les Etats contractants ; *le total en sera réparti à raison de deux parts pour les Etats-Unis, l'Empire Britannique, la France, l'Italie, le Japon et d'une part pour chacun des autres Etats.*

Finalement ce fut au cours de sa quatrième session (1), que la C. I. N. A. décida d'approuver ce texte remanié d'Article 34 et de proposer cette modification à l'acceptation des Etats sous forme d'un Protocole (1) d'amendement à la Convention adopté par la Commission et signé par le Président de la session et le Secrétaire général.

Elle décida en outre d'adopter à cet effet le Protocole (1) en question qui restera ouvert au Secrétariat de la Commission, à la signature des plénipotentiaires des Etats contractants et devra, conformément à l'Article 34, Paragraphe II, être expressément adopté par tous les Etats contractants.

Ce Protocole signé le 15 Juin 1923, constituait une amélioration du texte de l'Article 34 et donnait satisfaction aux revendications des Etats qui l'avaient souhaitée ; mais cette satisfaction était loin d'être complète puisque l'égalité tant réclamée n'était pas accordée, les

(1) C. I. N. A. : B. O., N° IV, p. 15.

(2) Protocole du 15 juin 1923. Voir Annexe IV.

grandes puissances restant favorisées par la valeur prépondérante de leurs voix.

Cependant les deux Protocoles de 1922 et 1923 avaient bien marqué le souci de la Commission Internationale de Navigation Aérienne de faire droit le plus rapidement possible aux réclamations soulevées par l'application de la Convention du 13 Octobre 1919. Elle avait fait là un effort méritoire qui, s'il n'aboutit pas à un résultat définitif, apaisa pour un certain nombre d'années, les critiques et les revendications.

CHAPITRE II

Les Conventions rivales

I. — *La Convention Ibéro-Américaine 1926*

Les améliorations apportées au texte de la Convention de Paris en 1922 et 1923 avaient répondu aux critiques les plus vives formulées contre elle depuis son entrée en vigueur mais n'avaient pas réussi à obtenir l'approbation universelle ni à entraîner les Etats rebelles à ratifier la Convention de 1919.

Ceux-ci continuaient à la trouver trop imparfaite et surtout trop en opposition avec leurs propres vues pour pouvoir y adhérer. Ils cherchèrent alors à se grouper autour d'un texte du même genre d'où ils écarteraient les dispositions qu'ils critiquaient chez celui-ci, et à créer ainsi une seconde union aéronautique où ils pourraient entrer sans arrière pensée.

Ces Etats ce sont les Etats du groupe ibéro-américain. En 1926, l'Espagne, qui en 1919 avait participé à la première Conférence de Copenhague, convoqua à Madrid une Conférence pour l'élaboration d'une Convention aérienne suivant le désir commun de ces Etats.

Cette initiative de l'Espagne s'explique assez facilement du fait qu'elle n'avait pas pris part à l'élaboration de la Convention de Paris et qu'elle venait alors de se retirer avec éclat de la Société des Nations. Plus rien ne la retenait donc dans son désir de créer une nouvelle entente aéronautique internationale et de tenter de grouper, grâce à elle, tous les Etats qui avaient refusé d'entrer dans la première.

Son but en réalité était double (1) :

D'abord témoigner la solidarité unissant la Péninsule ibérique à l'Amérique latine en ce qui concerne la Navigation aérienne.

D'autre part prouver que le texte de la Convention de 1919 était inacceptable pour la plupart des Etats, non pas tant dans ses dispositions que dans son esprit. En effet pour reviser seulement certains Articles de la Convention jugés défectueux une simple intervention de la C. I. N. A. aurait suffi pour donner satisfaction sans qu'un texte nouveau soit nécessaire.

Vingt-et-un Etats répondirent à l'appel de l'Espagne, dix d'entre eux étaient signataires de la Convention de Paris et trois de ceux-ci en faisaient même partie.

Ils élaborèrent un texte de Convention qui ne faisait guère que reproduire celui de 1919 avec seulement quelques retouches correspondant à quelques-unes de ses dispositions les plus critiquées.

Signée le 1^{er} Novembre 1926 par les vingt-et-un Etats ayant pris part à la Conférence :

Argentine	Guatémala
Brésil	Honduras
Bolivie	Mexique
Chili	Nicaragua
Colombie	Panama
Costa-Rica	Paraguay
Cuba	Pérou
République Dominicaine	Portugal
Equateur	Salvador
Espagne	Uruguay
	Venezuela

(1) Henry Couannier : Eléments créateurs du droit aérien.

(2) S. D. N. : Communications et Transit, 1930.

au 1^{er} Janvier 1935 elle n'était encore ratifiée que par 7 Etats :

L'Espagne,
Le Paraguay,
Le Mexique,
La République Dominicaine,
Costa-Rica,
L'Argentine
Le Salvador

La structure de cette Convention¹ (1) est absolument la même que celle de la Convention de Paris. Elle comprend comme elle, 43 Articles classés en 9 Chapitres et chaque Article correspond par son texte à celui portant le même numéro dans l'autre. Elle possède aussi une partie technique mais classée en cinq Annexes seulement, qui correspondent aux Annexes A à E de la Convention du 13 Octobre 1919, l'équivalent des Annexes F à H manque, mais son Article 36 stipule qu'un accord particulier viendra plus tard régler la question des douanes, qui reste en attendant soumise aux Lois particulières.

Par la lecture comparée des deux textes de 1919 et de 1926 on se rend très rapidement compte de la préoccupation constante du second de ne s'écarter de son modèle que dans les cas où cela a paru strictement indispensable (1). Il est donc inutile de reprendre ici l'étude de la Convention de Paris ; nous nous contenterons de signaler les quelques points sur lesquels la Convention de Madrid en diffère, ils sont en nombre restreint et concernent les Articles 5, 7, 12, 18, 34, 36, 37, 41, et 43.

(1) Voir : Annexe V. — La Convention de Madrid, 1^{er} novembre 1926.

(1) V. Giannini : Saggi di diritto aeronautico, Ch. VI, p. 82 à 88.

Article 5

Cet article si discuté dans la Convention de 1919 interdisait à tout Etat contractant de permettre le survol de son territoire par un aéronef possédant la nationalité d'un non-contractant autrement que par son autorisation spéciale et temporaire.

Revisée en 1922 il maintient cette interdiction mais permet d'y déroger par une Convention particulière intervenant entre un Etat contractant et un Etat non contractant pour autoriser le survol.

L'Article 5 de la Convention de Madrid laisse aux Etats « complète liberté » à cet égard. Ils pourront prohiber ou autoriser à leur gré au-dessus de leur territoire la circulation des aéronefs des Etats non-contractants.

Nous verrons (1) qu'en 1929 l'Article 5 de la Convention de Paris a été modifié et adopte cette solution tout en restant moins libéral que celui de la Convention ibéro-américaine, car s'il admet bien désormais les rapports entre contractants et non-contractants, il prévoit pour cela des accords particuliers qui ne devront pas porter atteinte aux droits des autres contractants, ni contredire les principes de la Convention.

A Madrid on n'avait édicté aucune obligation de ce genre et les Etats membres de l'Union ibéro-américaine sont, non seulement libres d'entrer en rapports avec les non-membres, mais encore de la façon qui leur plaira.

Article 7

Dans la Convention de 1919 la nationalité de l'aéronef est déterminée par celle de l'Etat dans lequel il est immatriculé ; or, l'Article 7 stipule qu'il est immatriculé

(1) Chapitre III. — Le Protocole du 15 juin 1929.

dans un Etat seulement si son propriétaire en est le ressortissant.

Dans la Convention de Madrid cette disposition est plus complète, chaque Etat règle comme il l'entend la question de l'immatriculation sans avoir à se référer à aucune règle dans la Convention pour cela.

Cette solution est tellement supérieure qu'elle a triomphé également dans la Convention de Paris révisée en 1929 ; le nouvel Article 7 permet à chaque Etat contractant de régler la question de l'immatriculation selon ses propres Lois. Toutefois il n'y a pas tout à fait identité sur ce point entre les deux Conventions car celle de 1919 n'accorde cette liberté qu'à condition de se conformer aux stipulations de l'Annexe A (1).

Article 12

Alors que la Convention de Paris prévoit les brevets et licences seulement pour le *personnel de conduite* de l'aéronef, la Convention ibéro-américaine en fait une obligation pour *tout membre du personnel de bord*. Ce deuxième texte est par conséquent plus sévère, car l'expression qu'il emploie est plus large, le personnel du bord comprenant le personnel de conduite et d'autres membres.

Article 18

Le texte de 1919 ne parle que de saisie alors que celui de 1926 vise la saisie et le séquestre. Pour le reste ils sont absolument identiques.

Article 34

La Convention ibéro-américaine tout en maintenant le principe d'un organe permanent de coordination en-

(1) Voir : Chapitre IV. — Le Protocole du 1^{er} juin 1935.

tre ses membres, substitue à la Commission Internationale de Navigation Aérienne un organisme semblable mais de nom différent et oppose la C. I. A. N. A. (Commission ibéro-américaine de Navigation Aérienne) à la C. I. N. A.

Entre les deux institutions il n'y a d'ailleurs pas qu'une différence d'appellation, quelques particularités autres sont à signaler (1).

La C. I. N. A. est placée sous l'autorité de la Société des Nations, par la C. I. A. N. A.

La C. I. A. N. A. reconnaît l'égalité absolue des voix entre ses membres, la C. I. N. A. n'y est arrivé qu'après deux revisions de son statut en 1923 et en 1929.

L'une a son siège à Madrid, l'autre à Paris.

Enfin la répartition des frais ne se fait pas de la même façon entre leurs membres. Pour la C. I. N. A. les dépenses d'organisation et de fonctionnement sont supportées dans une proportion fixée par la Convention, pour la C. I. A. N. A. elles sont à la charge de l'Etat où se tient la session.

Article 36

Dans la Convention de Madrid la question des douanes est traitée par la Convention elle-même dans son Article 36 qui confie à des accords particuliers le soin de régler ces matières, alors que la Convention de Paris les renvoie à son Annexe H rédigée exclusivement à cet effet.

Article 37

Dans la Convention de 1919 les différends pouvant s'élever au sujet de l'interprétation de la Convention sont de la compétence de la Cour Permanente de Justice

(1) S. D. N. : Communications, 1930.

Internationale, depuis 1929 d'ailleurs l'arbitrage est également admis pour les Etats en litige qui n'ont pas accepté le Protocole de la Cour.

La Convention de Madrid reconnaît l'arbitrage dans tous les cas. C'est le seul mode de solution pour les conflits pouvant naître au sujet de la Convention.

Mais dans les deux Conventions, la C. I. N. A. et la C. I. A. N. A. ont compétence pour les différends relatifs aux Annexes.

L'Article 41

La Convention de Paris, en raison même des conditions de son élaboration, établit des distinctions entre les Etats selon qu'ils ont ou non pris part à la guerre mondiale, distinctions favorables à ceux qui n'ont pas participé au conflit.

La Convention ibero-américaine ne fait entre les Etats aucune différence ayant quelque rapport avec leur situation dans la guerre de 1914.

D'ailleurs le Protocole du 15 Juin 1929 a supprimé les différenciations établies par la Convention de 1919 dans son texte original à la suite des protestations justifiées qu'elles avaient provoquées.

Article 43

Dans la Convention ibero-américaine cet article renferme une disposition spéciale qui n'a aucun équivalent dans le texte de 1919. Elle stipule par cet article que les accords conclus antérieurement par les Etats signataires ne seront pas annulés du fait de l'accession à la Convention.

Cela explique que certains de ses membres fassent également partie de l'Union aéronautique de 1919.

Cependant cette disposition remarquable concerne

seulement le passé. Et que se passerait-il si un Etat membre de la Convention de Madrid venait à adhérer à la Convention de Paris.

Ce cas s'est présenté récemment avec l'adhésion de l'Espagne le 1^{er} Janvier 1935. Il faut penser que l'article 5 est suffisamment large pour permettre d'englober ce cas dans les accords qu'il permet d'établir en matière aéronautique.

Valeur Politique de la Convention de Madrid

Malgré le nombre assez grand de ses signataires la Convention ibero-américaine n'a reçu jusqu'à présent qu'assez peu de ratifications, sa portée est donc loin d'être universelle comme l'avaient espéré ses réalisateurs.

Une excellente explication de ce peu d'empressement à ratifier a été donnée par le professeur Giannini (1) qui en rend responsable son caractère limité par le fait qu'elle ne réunissait que des Etats de race voisine et d'intérêts trop semblables pour permettre à des Etats autres que les Etats ibero-américains de s'y intéresser.

A ce point de vue elle est inférieure à la Convention de 1919 qui a su concilier des intérêts parfois divergents et en tous cas rarement communs aux différents Etats qu'elle groupe.

D'autre part, la Convention de Paris, amendée de façon satisfaisante ne se trouve pas heureusement menacée par cette rivale qui l'a prise si scrupuleusement pour modèle. Elle ne lui apporte, nous l'avons vu, que des retouches de détail et manifeste par là en définitive qu'elle entende seulement améliorer le statut de la Navigation aérienne tout en restant dans les bases qui lui ont été données en 1919.

(1) Saggi di diritto aeronautico. Chapitre VI.

II. — *La Convention Panaméricaine 1928* (1).

La Convention signée à Madrid en 1926 ne fut pas la seule tentative de réglementation internationale de la navigation aérienne venant rivaliser avec celle entreprise par la Conférence de la Paix. Elle a été suivie par un deuxième essai émanant cette fois-ci des Etats-Unis d'Amérique.

C'est au cours de la réunion de Washington de l'Union Panaméricaine, en Mai 1927, que ce pays lui proposa d'élaborer une Convention aérienne. Cette proposition fut acceptée et la Commission d'aviation commerciale de l'Union soumit à l'examen du Conseil de l'Union Panaméricaine des résolutions et des conclusions grâce auxquelles il rédigea un projet ; il nomma ensuite une Commission des communications dont une sous-commission revit le projet et l'accepta.

Ainsi naquit la Convention Panaméricaine pour l'aviation commerciale qui fut signée le 20 février 1928 par les vingt-et-un Etats suivants :

Etats-Unis	Haïti
Argentine	Honduras
Bolivie	Mexique
Brésil	Nicaragua
Chili	Panama
Colombie	Paraguay
Costa-Rica	Pérou
Cuba	Salvador
République Dominicaine	Uruguay
Equateur	Venezuela
Guatémala	

(1) Voir : Annexe VI. — La Convention de la Havane, 20 février 1928.

Ratifiée d'abord par 4 Etats :

Guatemala, 28 décembre 1929

Mexique, 24 avril 1929

Nicaragua, 4 mai 1929

Panama, 13 mai 1929

elle comprend au 1^{er} Juillet 1935, 11 Etats :

Etats-Unis	Guatemala
Chili	Haïti
Costa-Rica	Honduras
Cuba	Mexique
	Nicaragua
République Dominicaine	Panama

Cette deuxième tentative de réglementation internationale de la navigation aérienne ne s'est pas, comme la première, uniquement inspirée du texte de 1919. Elle en a cependant adopté les grands principes et les divergences, quoique nombreuses, portent surtout sur des points secondaires et principalement sur la forme (1).

Elle concerne exclusivement l'aviation commerciale, ne traite en aucune façon du statut de l'aéronef militaire et par conséquent ne contient aucune disposition correspondant aux articles 30 à 33 de la Convention de Paris.

Au point de vue de son aspect extérieur, elle ne comprend que 37 articles, c'est-à-dire six de moins que les deux précédentes, sans correspondance numérique avec les dispositions de celles-ci.

Une de ses caractéristiques essentielles est l'absence de tous règlements techniques annexés au texte principal, comme dans les autres. C'est en effet l'existence

(1) V. Warner : Etude comparative des Conventions sur la Navigation aérienne. *Revue aéronautique internationale* 1932, N° 6, p. 489 et 1933, N° 7, p. 62.

d'annexes techniques dans la Convention de Paris qu'avaient invoquée les américains comme principale raison de leur refus de ratifier.

Enfin si, dans son ensemble, la Convention de La Havane a été élaborée sur des principes voisins de ceux consacrés en 1919 et en 1926 elle a souvent modifié l'aspect de certains d'entre eux, supprimé quelques autres et introduit parfois à côté d'eux des dispositions tout à fait nouvelles.

Aussi la comparaison de cette Convention avec celle de 1919 est-elle moins aisée à faire que pour la Convention ibéro-américaine de 1926. Constatons d'abord leurs principales ressemblances pour souligner ensuite leurs plus remarquables différences.

Voyons premièrement leurs dispositions concordantes. Toutes deux consacrent le principe de souveraineté complète et exclusive des Etats contractants sur l'espace atmosphérique et leurs Articles premiers emploient à cet égard exactement la même formule :

« Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

Elles admettent également le droit de survol inoffensif pour chaque Etat contractant sur le territoire de tous les autres.

Elles sont d'accord pour reconnaître le principe de zones interdites à la circulation aérienne que le survolé détermine à son gré.

Leurs Articles 3 et 5 qui le consacrent ont d'ailleurs un nouveau point de ressemblance depuis que la Convention de Paris, révisée en 1929, prévoit elle aussi la possibilité pour tout Etat contractant de prescrire l'iti-

néraire à suivre par les aéronefs qui traverseront son atmosphère.

Le grand principe de la Nationalité de l'aéronef est reconnu par les deux Conventions de 1919 et 1928 qui toutes deux déterminent cette nationalité par l'immatriculation dans un Etat contractant.

Les aéronefs doivent tous être porteurs, pour la navigation internationale, d'un certain nombre de documents qui sont exactement les mêmes dans l'Article 10 de la Convention de La Havane et le Chapitre III de la Convention de Paris.

De même en ce qui concerne les brevets d'aptitude dont doit être pourvu le personnel, nous retrouvons les mêmes prescriptions dans l'une et l'autre Conventions, exposées sans doute avec plus de détails dans celle de 1928 faute d'annexes techniques réglementant à fond la question.

Certains transports sont interdits par la voie des airs par suite de leur caractère dangereux, ce sont les mêmes dans les deux Conventions : explosifs, armes, munitions de guerre, appareils photographiques et transports pouvant être restreints ou interdits pour des raisons d'ordre public.

La matière des douanes, malgré l'absence d'Annexes techniques dans la Convention de La Havane, est traitée dans ses Articles 18 et 19 qui correspondent à l'Annexe H de la Convention de 1919.

La question du droit de visite de l'aéronef par les autorités du pays au départ et à l'atterrissage est traitée à peu près dans les mêmes termes par les deux textes internationaux.

La grave question du cabotage aérien est également prévue dans les deux Conventions qui édictent les mê-

mes réserves aux transports commerciaux de passagers ou de marchandises d'un point à un autre du territoire en faveur des aéronefs nationaux avec seulement cette différence que la réserve formulée par l'Article 17 de la Convention du 13 Octobre 1919 n'existe pas dans l'autre qui ne consacre pas la réciprocité de ces restrictions ayant trait au cabotage aérien.

Enfin dans l'une et l'autre Conventions, les Articles suivants coïncident totalement :

Article 23 d'une part et 24 de l'autre pour ce qui touche à l'établissement et à l'exploitation des aérodromes.

Articles 26 et 27 de l'une et 22 et 23 de l'autre pour les dispositions relatives au sauvetage des appareils perdus en mer.

Articles 38 et 39 édictant la même réserve pour le cas de guerre. Articles 31 et 35 pour la coopération en ce qui concerne les mesures internationales météorologiques, cartographiques et radiotélégraphiques ayant trait à la navigation aérienne internationale.

Cette rapide comparaison met en lumière la similitude de lien des Articles des deux Conventions, non seulement par les dispositions qu'elles consacrent mais aussi par leur lettre même.

Cependant, nous l'avons vu, ces ressemblances sont toutes superficielles, car la Convention de La Havane, à l'inverse de celle de Madrid, a réalisé d'importantes modifications au texte de 1919.

Comme celui-ci elle consacre le principe de souveraineté de l'Etat sur l'espace aérien qui domine son territoire, mais leurs conceptions diffèrent au sujet de l'étendue à donner à ce territoire ; en 1928 on entend par là exclusivement le territoire métropolitain, alors qu'en 1919 l'article premier de la Convention avait bien pré-

cisé dans son alinéa deuxième que « le territoire sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial ensemble des eaux territoriales adjacentes audit territoire ».

On ne trouve dans la Convention de La Havane aucune disposition comparable à l'Article 5 de la Convention de Paris ; son Article 5 reconnaît, en ce qui concerne la circulation aérienne, l'égalité de traitement pour tous les avions se livrant à la navigation commerciale qu'ils appartiennent ou non à des Etats contractants.

L'obligation qu'elle établit pour le cas de l'atterrissage après survol d'une zone interdite est beaucoup plus précise que celle prévue en 1919. En effet dans cette dernière Convention on ne mentionne pour cela, parmi les aérodromes de l'Etat indûment survolé, que ceux qui sont les plus voisins de la zone interdite. En 1928 on spécifie que ce doivent être des aérodromes internationaux.

Une des principales différences entre les deux Conventions résidait dans le critérium adopté par chacune d'elles pour la détermination de la nationalité. La Convention Pan-américaine a rejeté celui de la nationalité du propriétaire et laisse complète liberté aux Etats pour régler cette matière. Cette différence a disparu depuis que, révisé en 1929, l'Article 7 de la Convention du 13 Octobre a adopté cette solution.

La Convention de 1928 laisse de même liberté aux Etats contractants pour régler à leur gré la question des marques distinctives de nationalités à porter par les aéronefs, puisqu'elle n'a pas comme celle de 1929 le moyen de renvoyer à une annexe technique pour cela.

Cette absence de partie technique est d'ailleurs fâcheuse, non seulement sur ce point particulier, mais

dans un certain nombre des Articles de la Convention qui sont trop souvent contraints à se limiter à des observations imprécises et à une réglementation vague, faute de pouvoir traiter les questions dans leur détail comme le feraient des Annexes.

La Convention de Paris, dans son Article 9 exige entre tous ses membres, un échange mensuel des inscriptions et radiations d'inscriptions intervenues dans le mois pour tous les aéronefs. La Convention de La Havane prescrit la même formalité, mais pour les seuls aéronefs affectés à la navigation internationale.

En ce qui concerne le certificat de navigabilité, on a réservé en 1929, à chaque Etat, le droit de refuser d'admettre la validité du certificat de navigabilité d'un aéronef étranger quand l'inspection montre que l'aéronef, au moment de l'inspection, n'est pas dans des conditions raisonnables de navigabilité conformément aux exigences des Lois et Règlements de cet Etat relatifs à la sécurité publique. La Convention de 1919 à l'inverse stipule dans son Article 13 que les certificats délivrés par un des Etats contractants seront reconnus valables par les autres. Cette solution semble d'ailleurs plus conforme au caractère essentiel d'une Convention internationale qui est d'établir un régime unique entre ses membres impliquant pour chacun d'eux la reconnaissance du caractère exécutoire des actes de tous les autres. Celle qu'adopte la Convention de La Havane part d'un sentiment de défiance et de crainte pour la sécurité nationale qui ne se justifie guère dans un texte de ce genre.

Nous trouvons aussi dans la Convention Panaméricaine quelques dispositions sans équivalent dans aucune des deux autres et qui valent la peine d'être signalées.

C'est ainsi que son Article 21 établit un droit de pleine réciprocité entre tous les Etats contractants pour l'accomplissement d'opérations commerciales sur le territoire des autres.

Elle renferme aussi une disposition sans précédent, par laquelle elle a tenté de donner un statut au commandant de l'aéronef et de le réglementer en établissant un rapprochement entre le droit aérien et le droit maritime et son principal mérite est d'avoir essayé la première d'aborder cette question.

Elle a également tenté de résoudre la question de la réparation des dommages causés aux personnes et aux biens situés sur le territoire survolé ; problème délicat laissé de côté par les textes antérieurs, et que son Article 28 effleure en renvoyant pour cela aux Lois nationales de chaque Etat.

Comme la Convention de Madrid elle admet dans son Article 30, que les stipulations de la Convention ne porteront pas atteinte aux droits et obligations établis par des Traités en vigueur. Nous avons déjà vu (1) que cet Article n'avait pas son pendant dans la Convention de Paris.

La Convention Panaméricaine contient encore une disposition originale dans la première partie de son Article 32 stipulant que « les Etats contractants devront assurer dans la mesure du possible l'uniformité des Lois et Règlements relatifs à la navigation aérienne ».

L'Union Panaméricaine travaillera à assurer cette uniformité et les Etats devront échanger pour cela des exemplaires de leur réglementation du trafic aérien.

Cette disposition nous paraît tout à fait judicieuse et très favorable à l'effort d'uniformisation du droit

(1) Paragraphe précédent.

aérien. Il est à regretter que la Convention de Paris n'ait rien prévu de semblable, car la présence dans son texte d'annexes techniques détaillées faciliteraient grandement ce travail d'uniformisation des règlements relatifs au trafic aérien chez tous les Etats contractants.

En ce qui concerne l'adhésion et la ratification, les Articles 33, 34 et 35 de la Convention de La Havane qui en règlent les conditions ne renferment rien de comparable aux Articles à caractère offensant vis-à-vis des ex-ennemis que contenait la Convention de Paris ; ils ouvrent la Convention à tous les Etats quels qu'ils soient et ne la limitent même pas aux membres de l'Union Panaméricaine.

Sur ce point l'infériorité de la Convention de Paris a disparu avec le Protocole du 15 Juin 1929 (1) qui supprime les dispositions hostiles aux ex-ennemis.

Une autre question importante, celle des conflits et différends soulevés par l'application des diverses Conventions, est traitée différemment par chacune d'elles. La Convention de 1919 s'adresse naturellement à la Cour Permanente de Justice Internationale pour les trancher, les autres non moins naturellement, en raison de la non-adhésion de leurs membres au Statut de la Cour, ont recours pour cela à l'arbitrage.

Enfin une dernière différence, purement de détail, est à signaler en ce qui concerne les délais prévus par chaque Convention pour la dénonciation éventuelle de la Convention. Dans les deux premières le délai est d'un an, et de 6 mois seulement dans celle de 1928.

Malgré cet aspect si différent, la Convention de La Havane ne s'oppose pas complètement ainsi qu'on pourrait le croire à la Convention de Paris.

(1) V. Annexe VII.

Nous avons vu que beaucoup de ses articles sont reproduits littéralement dans le texte de 1928, d'autres y figurent avec certaines modifications de détails et qu'ils comportent en somme assez peu de dispositions nouvelles.

L'Union Panaméricaine, si elle diffère beaucoup de la C. I. N. A. dans son principe, se voit, en ce qui touche à la Navigation Aérienne, attribuer à peu près les mêmes fonctions.

Ce qui importe c'est que ce sont les mêmes principes fondamentaux qui ont inspiré les rédacteurs de la Convention Panaméricaine et des deux textes qui l'ont précédée : souveraineté du sous-jacent sur l'espace aérien, liberté de survol inoffensif, zones interdites, nationalité des aéronefs, etc...

En réalité la Convention Panaméricaine plutôt qu'un texte nouveau et distinct de la Convention de 1919 est une adaptation de celle-ci aux exigences américaines, comme celle de Madrid un essai d'adaptation aux intérêts ibéro-américains (1).

La valeur politique de ce texte est très grande ; il est venu confirmer encore une fois la communauté des intérêts purement continentaux des Etats américains et la nécessité de sauvegarder ces intérêts qui est la base même de tout le mouvement panaméricain.

(1) Giannini : *Saggi di diretto aeronautico*, p. 96.

CHAPITRE III

Le Protocole de 1929

La Convention du 13 Octobre 1919 si vivement critiquée au moment de son entrée en vigueur semblait depuis 1923 donner satisfaction à tous, car de cette époque jusqu'à la fin de l'année 1928, aucune critique ne fut officiellement formulée contre elle. Elle reçut même quelques adhésions entre ces deux dates : la Perse en 1922, la Bulgarie en 1923, le Chili en 1926, la Sarre, la Suède et le Danemark en 1927, les Pays-Bas en 1928.

Mais en Décembre 1928 le Docteur Wegerdt fit paraître un article (1) qui eut un très grand retentissement à l'époque et par lequel il faisait connaître les raisons qui poussaient l'Allemagne à ne pas entrer dans la Convention de Paris et les conditions auxquelles cette adhésion pourrait être obtenue.

L'occasion de tenter la revision de la Convention se présentait donc de cette façon inattendue d'autant plus que les initiatives de 1926 et 1928 avaient déjà montré la nécessité de cette revision afin de parvenir plus sûrement à universaliser la Convention sous peine de voir disparaître l'universalité du droit aérien qu'elle avait un moment réalisée.

Déjà en 1927 à la troisième Conférence des commu-

(1) R. D. I. 1929, p. 131.

nications et du transit, le délégué suisse M. Herold avait signalé l'importance et l'urgence d'une telle réforme.

Par ailleurs au cours du quatrième Congrès de législation aérienne, le professeur Giannini (1) inquiet par toutes ces menaces contre l'unité du droit aérien, avait en montrant l'impossibilité pour la Convention de 1919 de se généraliser dans sa forme actuelle, insisté sur les avantages d'une revision qui conserverait toute sa valeur à l'ensemble de ses dispositions les modifiant seulement sur les quelques points dont les défauts trop apparents avaient empêché les ratifications.

Le seul moyen de parvenir à ce résultat était, selon le professeur Giannini, de réunir une Conférence diplomatique internationale ouverte à tous les Etats et où l'on reprendrait point par point l'œuvre accomplie en 1919 et recommencerait les discussions en commun en se servant de l'expérience acquise en dix ans et des suggestions des Etats restés en dehors du système, pour éliminer de ce texte ce qui faisait encore obstacle à son acceptation universelle.

Quoique indispensable dans l'esprit de ces auteurs, le mouvement de revision qu'ils préconisaient n'avait pas trouvé d'écho chez les Etats. Il va falloir le grand coup porté à la Convention par l'Article du Docteur Wegerdt pour les décider à se risquer dans cette voie.

C'est qu'en effet celui-ci posait nettement la question de la revision au nom du pays dont l'adhésion à la Convention de Paris était la plus désirée par tous ses membres.

Cet article (1) s'attaque d'abord à la principale faiblesse de la Convention de 1919, son élaboration en

(1) Giannini : *Saggi di diritto aeronautico*.

(1) R. D. I. 1929, p. 131.

liaison trop étroite avec la Conférence de Paix. Née au sein même de cette Conférence elle n'a pu que s'imprégner de son esprit d'hostilité systématique à l'égard des ex-ennemis. Elle le prouvait bien dans ses Articles 5 et 34 avant qu'ils eussent été révisés et le manifeste encore de façon flagrante dans ses Articles 41 et 42.

Comment un pays ainsi placé en situation d'infériorité par rapport aux Etats parties à cette Convention, pourrait-il avoir le désir de se joindre à eux pour entrer dans le système international qu'elle organise.

Cela est d'autant plus regrettable que le Docteur Wegerdt est le premier à reconnaître l'utilité et l'importance d'une telle œuvre et à y voir une tentative intéressante, digne d'être appréciée si l'on tient compte surtout de l'époque à laquelle elle a été élaborée.

Pourquoi alors ne pas essayer de trouver le moyen de remédier à ces inconvénients et de permettre ainsi à l'Allemagne de ne pas rester à l'écart d'une entreprise si utile aux progrès du droit aérien.

L'impression produite par la guerre s'efface peu à peu, la situation de l'Allemagne, puissance diminuée par les Traités de paix, s'est depuis lors bien améliorée, les accords de Paris du 22 Mai 1926 ont aboli les restrictions de construction imposées à l'Allemagne en 1920. De son côté, la Convention aérienne a été modifiée plusieurs fois depuis 1919, les Articles 5 et 34 ont été rendus plus conformes aux nécessités de la collaboration internationale.

Dans ces conditions, l'Allemagne qui fait partie de la Société des Nations depuis 1928, peut-elle adhérer à la Convention du 13 Octobre 1919 ?

La réponse à cette question sera fournie par la Con-

vention elle-même que le Docteur Wegerdt va maintenant étudier plus directement.

Analysant pour commencer les trois grandes Conventions réglementant la Navigation aérienne en soulignant les principales différences qui les séparent, il conclut au danger qu'il y a de voir le droit aérien ainsi évoluer de façon divergente dans les trois groupes d'Etats qu'organisent ces trois textes, sans compter ceux qui sont restés en dehors de tous ces systèmes.

Cette évolution est incompatible avec le développement sans cesse accru de l'aviation. La Convention de 1919 était tout indiquée pour tenir lieu de statut unique de l'espace aérien, si elle avait su, dès sa naissance, se destiner à ce rôle en se plaçant au-dessus des contingences, ne reconnaissant ni vainqueurs, ni vaincus, ni grandes, ni petites puissances, permettant ainsi aux Etats d'y adhérer, sans arrière pensée sans qu'ils aient eu besoin d'avoir recours à d'autres textes.

Mais il n'est pas trop tard, le texte de 1919 peut encore devenir la base de l'évolution uniforme du droit aérien. Les textes rivaux n'ont jusqu'à présent reçu que peu de ratifications et amendée comme il convient la Convention de Paris pourrait entraîner les Etats qu'ils groupent.

Quelles sont alors les modifications que réclame le texte de la Conférence de la Paix pour être à même de parvenir à ce résultat si désirable ? Peu importantes à l'origine elles sont, de l'avis du Docteur Wegerdt, devenues plus sérieuses depuis que les deux Conventions rivales ont réalisé de grosses améliorations dans la réglementation juridique de la navigation aérienne.

L'Allemagne serait tout à fait favorable à un projet de revision, car ayant un intérêt très grand à l'unifica-

tion du droit public aérien elle serait décidée à collaborer à cette œuvre et voici quelles sont ses suggestions à cet égard.

Si la proposition formulée en 1927 par M. Giannini aboutit, il est vraisemblable que des Etats nombreux se rendront à cette Conférence diplomatique. Cependant le Dr. Wegerdt trouverait plus simple que ce travail fût entrepris par la C. I. N. A. elle-même, qui réunirait pour ce faire les Etats membres et non-membres, dans une Conférence unique.

L'Allemagne, dans ce cas, ne proposerait pas de modifications essentielles au texte de la Convention, elle demanderait seulement des éclaircissements et des précisions ainsi que les suppressions et modifications indispensables avec le maintien de la C. I. N. A. comme organe législatif international.

La suite de l'Article nous expose ce que l'Allemagne entend par là et ses suggestions au sujet de la revision de la Convention de Paris.

1) Elle s'incline devant le principe de souveraineté, il est passé dans le droit public général. Mais à ce sujet dans l'Article premier elle juge souhaitable de préciser la notion de colonies ; celui-ci laisse entendre d'autre part que la souveraineté des Etats ne s'étend pas sur l'espace aérien dominant la pleine mer ou les territoires sans maîtres, mais ne parle pas des Détroits — on pourrait admettre pour eux le système de la Convention des Détroits de 1923.

2) Il serait utile de limiter l'application de la Convention aux seuls aéronefs privés comme le fait le texte élaboré par l'union panaméricaine en 1928. Une exception cependant pourrait être admise en ce qui concerne les prescriptions pour les feux, signaux, règles de circu-

lation, d'atterrissage... qui s'appliqueraient à tous les aéronefs publics ou privés.

3) On pourrait reconnaître aux aéronefs nationaux affectés au service des administrations nationales le droit de survoler les zones interdites. Peut-être peut-on voir d'ailleurs dans l'Article 5 de la Convention de La Havane, l'expression d'une pensée identique.

4) Enfin il manque dans la Convention, une disposition qui permette aux Etats, dans des circonstances extraordinaires, de restreindre ou interdire temporairement l'accès au-dessus de leur territoire ou de certaines de ses parties seulement.

Après ces quelques observations d'ordre général le Dr. Wegerdt passe ensuite à la critique des Articles de la Convention, il suggère des amendements à l'égard de presque tous.

a) L'Article 5, qui, même dans sa nouvelle rédaction, contient une obligation qu'il n'est pas de coutume d'insérer dans les traités internationaux, doit être supprimé.

b) L'Article 6 demande à ce que soit examiné le point de savoir, si oui ou non on peut parler de nationalité pour un aéronef.

c) La règle de l'Article 7 qui confère aux aéronefs l'immatriculation dans le pays dont leur propriétaire est ressortissant, est très critiquable, mieux vaudrait prendre comme critérium le domicile du propriétaire.

Le deuxième alinéa de cet Article est par ailleurs incompatible avec la législation allemande sur les Sociétés.

d) L'échange des copies d'inscriptions et des radiations d'inscriptions prescrit par l'Article 9 est-il vraiment indispensable ?

e) Il semble tout à fait désirable que les certificats

de navigabilité délivrés par les Etats autres que celui dont l'aéronef a la nationalité soient reconnus valables même dans les cas d'importation.

f) 'Article 15 a besoin d'être éclairci en ce qui concerne l'établissement de lignes de navigation aérienne, prévu dans son alinéa troisième. Il faudrait préciser que chaque fois, la création d'une ligne fera l'objet d'un accord spécial entre les Etats contractants intéressés.

g) L'admission par l'Article 18 du principe de l'insaisissabilité du matériel, reconnu pour les chemins de fer en Allemagne, serait souhaitable.

h) On devrait également dans l'Article 19, remplacer l'expression « connaissance » par celle de « lettre de cargaison aérienne » ou de « lettre de transport aérien ».

i) Doit-on bien régler la matière du sauvetage des aéronefs, ainsi que le fait l'Article 23, par extension des règles du droit maritime ?

j) Passant ensuite à l'Article 31, le Dr. Wegerdt signale dans son texte un terme pouvant prêter à confusion, c'est celui de « commissionné » employé dans la définition de l'aéronef militaire.

k) Les aéronefs militaires survolant un autre pays que le leur doivent-ils jouir des privilèges accordés aux bâtiments de guerre en pareil cas ? Le texte de l'Article 32 aurait besoin d'être éclairci sur ce point.

l) Pour ce qui est de l'Article 34 l'Allemagne désirerait voir préciser la nature des rapports de la C. I. N. A. avec la Société des Nations.

Elle souhaiterait également avoir deux représentants à la C. I. N. A. si certaines autres puissances en conserveraient aussi deux, ce à quoi elle ne s'opposerait alors pas ; cependant elle se contenterait de l'égalité au titre d'un représentant pour chaque Etat quelle que soit son importance.

On pourrait aussi étendre les pouvoirs de la C. I. N. A. de façon à ce que tous les problèmes ayant trait à la souveraineté soient de son ressort. On pourrait même incorporer le comité international d'experts juridiques aériens à la C. I. N. A.

Enfin on peut se demander si un organe tel que la C. I. N. A. est bien nécessaire, la Convention panaméricaine n'en prévoit pas et les choses ne vont pas plus mal. Cependant puisqu'elle existe le Dr. Wegerdt considère que la supprimer serait faire un pas en arrière.

m) Bien entendu l'Allemagne ne saurait admettre les Articles 41 et 42 trop injurieux pour elle et qui devraient être supprimés.

n) Les Annexes à la Convention devraient elles aussi subir certaines modifications à examiner.

c) Enfin l'Allemagne souhaite que les publications de la C. I. N. A. paraissent aussi en allemand, à moins que l'on ne se limite à une langue unique qui dans ce cas serait le français.

Il ressort nettement de cette étude que l'Allemagne loin de renier la Convention de 1919 l'admet comme base du statut international de l'air qu'il s'agit d'organiser pour qu'elle puisse y adérer.

Toutefois avant de se joindre à un mouvement de revision envisagé sur ces bases ; l'Allemagne doit se demander si en entrant dans la Convention elle se trouverait immédiatement sur un pied d'égalité avec les autres Etats ?

Or, en l'état actuel des choses cette égalité est rendue impossible du fait des limitations auxquelles elle est soumise en ce qui concerne la navigation aérienne par :

- 1) Les articles 42 et 43 du Traité de Versailles,
- 2) Son article 198,
- 3) Son article 320.

Le Gouvernement allemand hésitera donc à collaborer à l'œuvre de mise au point de la Convention de 1919 si elle n'obtient pas des droits égaux à ceux des autres Etats en ce qui concerne la navigation aérienne civile.

Ces questions sont d'importance primordiale pour l'Allemagne et doivent être examinées avant que l'on puisse envisager pour elle la possibilité de ratifier la Convention du 13 Octobre 1919.

La question s'étant trouvée aussi très nettement posée par cet Article qui fit grand bruit dans le monde de l'aéronautique et du Droit, il fallut se décider à agir.

La C. I. N. A. compétente pour prendre cette initiative, se rangeant à une des suggestions du Dr. Wegerdt décida d'entreprendre par elle-même l'œuvre de revision.

L'idée de Conférence diplomatique universelle proposée par le professeur Giannini (1) fut abandonnée et la C. I. N. A. en tint lieu, en convoquant une session extraordinaire en Juin 1929, à laquelle elle invita non seulement ses membres, les Etats contractants, mais l'Allemagne et tous les Etats non parties à la Convention.

L'Allemagne accepta l'invitation et avec elle 16 autres Etats non membres qui sont :

- | | |
|-------------------------|--------------|
| — Etats-Unis d'Amérique | — Finlande |
| — Autriche | — Haïti |
| — Brésil | — Hongrie |
| — Chine | — Luxembourg |
| — Colombie | — Norvège |
| — Cuba | — Panama |
| — Espagne | — Suisse |
| — Esthonie | — Vénézuéla |

(1) Giannini : *Saggi di diretto aeronautico*, p. 77 à 82 et quatrième Congrès de législation ancienne 1927 (fascicule f).

Par conséquent en tout 43 Etats participèrent à la Conférence qui se tint à Paris, sous la présidence de M. P. E. Flandin, du 10 au 15 Juin 1929.

La session extraordinaire de la C. I. N. A.

Elle s'ouvrit le 10 juin 1929 par un discours de M. Laurent Eynac, Ministre de l'air.

La Conférence se trouvait pour commencer ses travaux en face de plusieurs documents (1).

1) Tout d'abord une note du secrétaire général de la C. I. N. A. sur l'origine de la Convention, son extension progressive de 1922 à 1928, et le problème de sa revision.

2) L'Article du Dr. Wegerdt.

3) La Convention de Madrid du 1^{er} Novembre 1926.

4) La Convention de La Havane du 20 Février 1928.

5) Une loi allemande relative à l'inadmissibilité de la saisie du matériel roulant des chemins de fer.

6) Le règlement de la C. I. N. A.

7) Une note du secrétaire général sur les rapports de la C. I. N. A. et de la S. D. N.

8) Une note britannique au sujet de l'Article 34, demandant l'attribution d'un vote séparé aux Dominions.

9) Une note du Secrétaire général sur la répartition des frais entre les membres de la C. I. N. A.

La Conférence examina ces divers documents, ainsi que la Convention, Article par Article en tenant compte des suggestions allemandes à ce sujet.

Les discussions

Les discussions durèrent 6 jours ; sur certains points elles furent assez ardues par suite de certaines divergences d'opinion entre les membres de la Conférence.

(1) C. I. N. A. : B. O. 16, p. 29.

On peut se rendre compte de ce que furent ces débats grâce à l'excellente analyse qu'en a donnée M. Giannini (1) et que nous allons reprendre ; tout au moins en ce qui concerne les points sur lesquels on est arrivé à s'entendre.

Examen de l'Article 1.

On se trouvait en face de 3 propositions allemandes, exprimées dans l'Article du Dr. Wegerdt.

1) *Préciser la notion de colonies.*

Wegerdt n'insista pas sur cette première suggestion et il fut admis sans peine que la liberté s'étend aux colonies.

2) *Question de survol des Détroits.*

Wegerdt voulait l'extension à l'espace aérien des règles du Traité de Lausanne de 1923 sur le régime des Détroits. M. Alvarez remarqua que le problème ne se posait pas pour ceux dont les deux rives appartiennent au même Etat, et que, quant aux autres, il fallait leur appliquer les règles de la Mer Territoriale. Le Professeur Giannini, n'étant pas favorable à l'extension du Traité de Lausanne qui règle un cas particulier, proposa l'alinéa suivant : « le survol des Détroits, les eaux desquels appartiennent à deux ou à plusieurs Etats, est libre ». Le délégué anglais demanda d'ajourner la discussion, le problème ne présentant aucune urgence.

3) *Préciser que la Convention concerne seulement les aéronefs privés.*

Sur ce point, M. le Professeur Giannini proposa de renvoyer l'examen de la question au moment où seraient étudiés les Articles 25 et 30.

L'Article premier ne fut pas modifié.

(1) Giannini : *Saggi di diretto aeronautico*, 1932.

Examen de l'Article 3

Cet Article dans le texte de 1919 s'appliquait indifféremment à tous les aéronefs privés nationaux ou non. L'Allemagne avait demandé que certains d'entre eux spécialement affectés à un service public, puissent être autorisés à survoler les zones interdites. Le délégué britannique Sir S. Brancker est d'accord si l'on n'entend viser par là que les aéronefs sanitaires, tout en craignant cependant les abus. Le délégué de l'Inde demande la possibilité de laisser passer les aéronefs nationaux.

Ceci fut admis par le Protocole du 15 Juin 1919 qui ajoute à l'Article 3 l'alinéa suivant : « *Chaque Etat contractant peut autoriser, à titre exceptionnel et dans l'intérêt de la sécurité publique, le survol desdites zones par ses aéronefs nationaux* ».

D'autre part le Dr. Wegerdt avait proposé d'introduire dans l'Article 3 une disposition permettant d'interdire dans les cas graves, le survol de tout ou partie du territoire à tous les aéronefs sans distinction.

Cette idée fut reprise par la Conférence, six propositions établies à ce sujet aboutirent à un amendement de l'Article 3 permettant « *dans des circonstances exceptionnelles de restreindre ou d'interdire provisoirement et avec effet immédiat, le survol de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.* »

Examen de l'Article 5.

Prohibant en 1919 toutes relations entre contractants et non-contractants, cet Article, amendé en 1922, apportait une exception à cette interdiction dans le cas d'une Convention particulière conclue entre eux.

Cet état de choses restant fort gênant, avait motivé plusieurs demandes de suppression de l'Article 5 de la Convention. Celle du Dr. Wegerdt au cours de la session extraordinaire de Juin 1929 partagea la Conférence entre trois tendances sur le point de savoir quel serait le sort de cet Article 5.

Les uns demandèrent son maintien, les autres sa disparition pure et simple du texte de la Convention, d'autres enfin proposèrent de le modifier seulement pour le rédiger ainsi :

« 1) Chaque Etat contractant aura le droit de conclure avec les Etats non-contractants, des Conventions particulières.

2) Les stipulations de ces Conventions particulières ne devront pas porter atteinte auxdites Parties contractantes à la présente Convention.

3) Les dispositions de ces Conventions ne devront pas être en contradiction avec les principes généraux de la présente Convention ».

Malgré les remarques du professeur Giannini qui tenait à la suppression et s'efforçait de prouver qu'on ne pouvait l'éviter même par un amendement dont la formule obligatoirement très large aboutirait au même résultat, la Commission se décida pour la revision de l'Article 5 selon la formule ci-dessus qui se borne à admettre les conventions particulières de façon beaucoup plus libérale.

Examen des articles 6 et 7.

Le Dr. Wegerdt avait mis en cause la question même de la nationalité de l'aéronef, mais il n'insista pas sur ce point.

Il insista au contraire sur l'Article 7 et la critique

qu'il avait faite de la règle d'immatriculation par la nationalité du propriétaire et sa proposition de lui substituer celle utilisant le domicile du propriétaire.

Cette proposition ne prévalut pas, diverses tendances se firent jour sur ce point. Le délégué de la France veut le maintien de l'Article 7 qui selon lui ne présente aucun inconvénient. L'Angleterre, le Canada, la Belgique et l'Espagne désirent sa suppression, le délégué italien au contraire fait ressortir les difficultés que susciterait cette solution.

Enfin la délégation américaine demande qu'on lui substitue la formule adoptée par l'Article 8 de la Convention panaméricaine et cette dernière suggestion prévalut ; le nouvel Article 7 renvoie tout simplement aux Lois nationales de chaque Etat contractant.

Examen de l'Article 15.

Son alinéa 3 prévoyant la question de l'établissement des lignes aériennes internationales avait fait l'objet d'une demande de précision de la part du Dr. Wegerdt qui le désirait voir modifier de façon à ce que les accords entre les Etats intéressés à la création d'une ligne, remplacent le consentement préalable des survolés.

Le délégué britannique tenait à ce que cet alinéa soit modifié dans un sens plus libéral. Mais le délégué italien s'y opposa et consentit seulement à une interprétation.

Plusieurs formules d'amendements furent proposées par le délégué belge Van Combrugge : « *L'établissement et l'exploitation de lignes aériennes régulières avec ou sans escale, sont subordonnés à l'autorisation des Etats survolés à l'Etat requérant* » ; par M. Flandin : « *L'établissement de voies internationales de navigation aérienne et l'exploitation de lignes régulières de navi-*

gation aérienne avec ou sans atterrissage intermédiaire, peuvent être subordonnés à l'autorisation des Etats survolés ».

Mais on adopta une formule un peu différente « *Chaque Etat pourra subordonner à son autorisation préalable l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne avec ou sans escale, sur son territoire ».*

Une adjonction proposée par la Grande-Bretagne portant « que cette autorisation ne pourra être refusée que pour des motifs raisonnables » fut repoussée par la Conférence.

Examen de l'Article 34

Cet Article a soulevé plusieurs questions.

1) Celle des rapports de la C. I. N. A. et de la S. D. N. sur laquelle le Secrétaire général présenta un rapport et dont M. Alvarez profita pour poser la question des rapports de la C. I. N. A. avec l'Union Panaméricaine. Il demanda que l'on établisse des relations entre elles mais la discussion s'éleva sur le point de la nature de ces relations. Seraient-elles les mêmes qu'avec la Société des Nations ? On ne pouvait mettre ces deux organismes internationaux sur le même pied et on se contenta d'une formule vague dans ce sens dans la Résolution finale N° 4.

2) Celle de l'égalité.

Le Dr. Wegerdt et le délégué espagnol Soriano insistèrent beaucoup sur ce point, ce dernier en faisant la condition *sine qua non* de l'entrée de son pays dans la Convention.

C'est la formule proposée par le professeur Giannini qui fut consacrée par le Protocole du 15 Juin : « Chaque

Etat contractant ne peut avoir plus de deux représentants à la Commission ».

3) Celle de la procédure.

Cette question opposa le délégué anglais qui tenait à la revision du quorum et M. Giannini, délégué de l'Italie.

La formule adoptée supprime la situation privilégiée des grandes puissances dans le vote et établit une majorité « des $\frac{3}{4}$ du total possible des voix des Etats représentés à la session et des $\frac{2}{3}$ du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient représentés » pour modifier les Annexes de la Convention.

4) Celle de la situation des délégués britanniques :

La Grande-Bretagne, dans une note soumise à la Conférence, avait demandé une voix pour chacun des Dominions et l'Inde, au lieu de la seule voix accordée par l'Article 34 aux 7 représentants de l'Empire britannique.

Le Portugal demanda alors qu'une voix distincte soit accordée aux colonies.

La question fut renvoyée par la Conférence à la session suivante de la C. I. N. A.

5) Celle de la répartition des dépenses au sein de la Commission internationale de navigation aérienne fut également renvoyée à la prochaine session.

Examen de l'Article 37

Le représentant de la Société des Nations demanda à la Conférence la mise au point de cet Article 37 qui avait été rédigé avant l'entrée en vigueur du Statut de la Cour Permanente de Justice Internationale en 1921.

Son point de vue fut adopté et l'Article 37 modifié

prévoit « si l'un des Etats n'a pas accepté le Protocole de la Cour » le règlement du conflit par voie d'arbitrage.

Examen des articles 41 et 42.

L'Allemagne avait particulièrement insisté sur leur suppression mais on ne lui donna pas complète satisfaction sur ce point.

M. Giannini ayant conseillé de ne supprimer que l'Article 42 on se rangea à son avis et on se contenta de modifier l'Article 41 en supprimant la distinction qu'il établissait entre belligérants et non belligérants, en ce qui concerne la faculté d'adhésion à la Convention. Tout Etat sera désormais admis à adhérer à la Convention.

A la suite de ces discussions, la Conférence avant de se séparer, consacra les différentes décisions prises au cours de cette session, dans les cinq Résolutions finales qui suivent (1).

Résolution I

La ratification de la Convention du 13 Octobre 1919 par les signataires qui ne l'ont pas encore ratifiée et l'adhésion des Etats non contractants, seront grandement facilitées si les Articles ci-après de la Convention étaient modifiés pour se lire comme suit :

Voir le texte du Protocole du 15 Juin 1929 en Annexe VI.

Résolution II

La Commission faciliterait grandement l'entrée des Etats non-contractants dans la Convention en mettant au plus tôt à l'étude sur la base des observations échangées au cours de la présente Conférence les questions suivantes :

(1) C. I. N. A. : B. O., N° 16, p. 33.

1) Revision du Chapitre III, Articles 11 à 14 de la Convention.

2) Etude des observations allemandes sur les dispositions des Articles 18, 19 et 23 et sur l'opportunité d'introduire dans la Convention des dispositions relatives au règlement des conflits de Lois.

3) Etude d'une définition des aéronefs militaires visés à l'Article 30 de la Convention.

Résolution III

La C. I. N. A. devrait attirer l'attention des Gouvernements des Etats contractants sur l'esprit dans lequel la Conférence a rédigé le nouveau texte du 4^e alinéa de l'Article 15, en recommandant aux Etats contractants de ne refuser l'autorisation que pour des motifs raisonnables.

Résolution IV

La C. I. N. A. agirait utilement en entrant en rapport avec l'Union Panaméricaine pour échanger toutes informations relatives à la navigation aérienne.

La C. I. N. A. pourrait en conséquence décider de s'inspirer des dispositions par lesquelles elle a défini le caractère de ses relations actuelles avec la Société des Nations.

Résolution V

La Conférence a exprimé le vœu que l'Annexe H soit révisée et simplifiée au plus tôt.

Après avoir signé ces résolutions la Conférence s'est séparée le 15 Juin 1929 à midi. La Commission Internationale de Navigation aérienne s'est réunie le même jour à 16 h. 30 pour examiner ces résolutions finales et la suite à leur donner.

Elle a adopté à son tour les quatre résolutions sui-

vantes (1) qui consacrent celles prises par la Conférence :

Résolution N° 486.

La Commission décide :

1) D'approuver les textes modifiés des Articles 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41 et 42 et des clauses finales de la Convention contenus dans les Résolutions finales de la Session extraordinaire de Juin 1929.

2) De proposer, conformément aux dispositions de l'Article 34 paragraphe 10 de la Convention, cette modification à l'acceptation des Etats contractants sous la forme d'un Protocole spécial adopté par la Commission et signé par le Président de la Session, M. P. E. Flandin, et le Secrétaire général.

3) D'adopter, à cet effet, le Protocole suivant (2) qui restera ouvert au Secrétariat de la Commission à la signature des plénipotentiaires des Etats contractants et devra, conformément à l'Article 34, paragraphe 10, être expressément adopté par tous les Etats contractants.

Résolution N° 487.

La Commission décide d'attirer l'attention des Gouvernements des Etats contractants sur l'esprit dans lequel la Conférence a rédigé le nouveau texte du quatrième alinéa de l'Article 15 et de recommander à ces Gouvernements de ne refuser l'autorisation prévue par ledit alinéa que pour des motifs raisonnables.

Résolution N° 488.

La Commission décide d'inscrire à l'ordre du jour de ses prochaines sessions les questions faisant l'objet des

(1) C. I. N. A. : B. O., N° 16, p. 49.

(2) Voir le texte du Protocole en Annexe VI.

paragrapbes 2 et 5 des résolutions finales de la Conférence.

Résolution N° 489

La Commission décide d'entrer en rapports avec l'Union Panaméricaine pour échanger avec elle toutes les informations relatives à la navigation aérienne et charge le Secrétaire général de prendre toutes les mesures à cet effet en s'inspirant des dispositions par lesquelles a été défini le caractère de ses relations avec la Société des Nations.

Le Protocole du 15 Juin 1929 réalisait une réforme très sérieuse de la Convention du 13 Octobre 1919. Par cette revision générale d'un grand nombre de ses dispositions on avait éliminé ses défauts les plus notoires et on pouvait dès lors espérer voir affluer les ratifications et les adhésions nouvelles, il n'en fut rien cependant.

Le Protocole lui-même ne fut pas signé dès le 15 juin 1929 par tous les Etats membres de la Convention de Paris, il n'entra en vigueur que quatre ans plus tard.

Parmi les premiers signataires il y en eut même, ce sont les Etats-Unis et eux seuls, qui accompagnèrent leur signature de réserves au Protocole. Ces réserves au nombre de quatre furent formulées dans une lettre adressée par les Etats-Unis au Secrétaire général de la C. I. N. A. : (1)

a) Les Etats-Unis tiennent au survol des zones interdites par les avions de tourisme nationaux.

b) Ils tiennent à la liberté de signer des accords particuliers relatifs à la navigation aérienne.

c) Ils maintiennent le principe que complète liberté

(1) C. I. N. A. : B. O., N° 16.

d'action, en ce qui concerne les questions douanières, doit être laissée aux Etats contractants.

d) Enfin, si les Etats-Unis se décidaient à ratifier la Convention de 1919 ce serait avec la réserve qu'il n'en découlerait pour eux aucun lien légal avec la Société des Nations ou aucune obligation résultant du Pacte.

Ces réserves d'une part, le peu d'empressement que marquèrent certains Etats à signer le Protocole et certains autres à adhérer à la Convention, montrent bien que la revision de 1919 était loin de donner complète satisfaction à tous.

Le Protocole de 1929 réalisait pourtant d'excellentes réformes mais qui ne suffirent pas à décider les Etats hostiles à la Convention de Paris avant son intervention, tout au moins ceux dont l'entrée dans le système de 1919 était le plus désirable ; les Etats-Unis se déroband, l'Allemagne n'adhéra pas non plus car elle ne jugea pas ces réformes suffisantes.

Faute d'entente sur les réformes dont ils devaient être l'objet différents points avaient été laissés de côté à la session extraordinaire.

Cette diversité de vues est donc largement à déplorer quand il s'agit comme ici de parvenir à un but du plus haut intérêt, l'unification du droit aérien, entravé une fois de plus par la mauvaise volonté des Etats.

Le Protocole du 11 Décembre 1929.

Nous avons vu que certaines questions soulevées au cours de la Session extraordinaire de la C. I. N. A. avaient été renvoyées pour examen à la session suivante. C'est ainsi qu'un des points délaissés lors de la révision générale de 1929 fut repris au cours de la 17^e session de la C. I. N. A. et fit l'objet d'un nouveau Protocole d'amendement à la Convention.

La Grande-Bretagne, en Juin 1929, avait demandé qu'une voix distincte fût accordée à chacun des Dominions et à l'Inde au sein de la Commission. Sur la demande de M. Giannini on n'avait pas examiné cette question alors, afin que la Grande-Bretagne pût présenter sa requête avec plus de détails.

Aussi à la session de Décembre 1929 (1) l'Angleterre reprit sa proposition en l'étayant de trois arguments :

a) La définition des rapports unissant le Royaume-Uni et les Dominions donnée par la Conférence de Londres prouve l'autonomie de ces derniers.

b) Les points de vue des différentes parties de l'Empire peuvent ne pas coïncider, car il n'ont pas toujours des intérêts convergents à défendre.

c) Leur refuser ces sept voix, c'est mettre l'Empire britannique en état d'infériorité par rapport aux autres Etats, alors que leur accorder le vote séparé c'est admettre les principes déjà consacrés par la Société des Nations en cette matière.

Cette demande fut soutenue par les sept délégués de l'Empire avec une insistance particulière de la part du Canada et de l'Inde.

Cette initiative de l'Angleterre suscita au sein de la Commission des revendications semblables de la part de certains autres Etats possédant un empire colonial.

Le délégué hollandais demanda un vote séparé pour l'Inde hollandaise, le délégué portugais fit de même pour ses colonies.

Cependant la France fit observer que les Dominions, si on faisait droit à leur demande, devraient assumer alors toutes les conséquences de l'autonomie ; elle pensait surtout en cela à la disposition de l'Article 16 sur la réserve du cabotage aérien.

(1) C. I. N. A. : B. O., N° 17, p. 27.

Le délégué italien se montra peu favorable à la réforme et insista sur la situation particulière de l'Union aéronautique de 1919 composée seulement de 27 Etats, et où la Grande-Bretagne acquerrait de ce chef une situation par trop avantageuse avec sept voix dans le cas possible d'un accord pour le vote entre tous les membres de l'Empire.

L'Angleterre s'employa alors à démontrer que chacun des territoires membres de la Communauté britannique, avait, au point de vue de la navigation aérienne, des exigences particulières.

Mais ceci est vrai de tous les Etats qui ont des colonies!

Ce qui décida la Commission c'est la situation particulière de l'Empire britannique. On accéda à sa requête à titre de concession particulière en espérant par ailleurs que l'adhésion progressive de nouveaux membres à la Convention, ferait peu à peu disparaître la disproportion que l'on établissait ainsi entre les voix britanniques et celles des autres Etats.

La Commission examina les notes présentées par la Grande-Bretagne et les Dominions et, après la discussion, et que les délégués de l'Empire eurent déclaré accepter toutes les conséquences de leur autonomie, notamment en ce qui concerne l'Article 16, elle adopta la résolution suivante : (1).

Résolution N° 498

La Commission décide :

1) De modifier les Articles 34 et 40 de la Convention pour mettre fin à la situation spéciale faite à la Grande-Bretagne, aux Dominions britanniques et à l'Inde, au point de vue des votes au sein de la C. I. N. A.

(1) C. I. N. A. : B. O., N° 17, p. 27.

2) De proposer, conformément aux dispositions de l'Article 34, paragraphe 10 de la Convention, cette modification à l'acceptation des Etats contractants sous forme d'un Protocole spécial adopté par la Commission et signé par le Président de la session, M. A. Alvarez et le secrétaire général.

3) D'adopter à cet effet le Protocole suivant qui restera ouvert au Secrétariat de la Commission à la signature des plénipotentiaires des Etats contractants et devra, conformément à l'Article 34, paragraphe 10, être expressément adopté par tous les contractants.

Ce Protocole apporte au texte des Articles 34 et 40 les modifications suivantes :

Art. 34. — Au texte de l'alinéa 3 de l'Article tel qu'il se trouve déjà modifié par le Protocole de 1923 :

« Chaque Etat représenté à la Commission (La Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin pour une voix) aura chacun une voix.

Est substitué le texte suivant au Protocole du 11 Décembre 1929 :

« Chaque Etat représenté à la Commission aura une voix ».

La petite phrase concernant la situation spéciale de l'Empire britannique a disparu, voilà qui place sur un pied d'égalité absolue tous les Etats contractants au sein de la C. I. N. A.

Art. 40. — Rédigé ainsi en 1919 le premier alinéa de l'Article 40 : « les Dominions britanniques et l'Inde seront considérés comme des Etats aux fins de la présente Convention » (1), est supprimé en 1929 car il n'a plus de raison d'être.

(1) Voir Annexe VII. — Protocole du 11 décembre 1929.

Ratifications et entrée en vigueur des deux Protocoles de 1929.

Ainsi que le veut l'Article 34, dans son paragraphe 10, les Protocoles d'amendement à la Convention devaient être adoptés par tous les membres de la C. I. N. A.

Le Protocole du 15 juin a été signé à cette date par 11 Etats :

L'Australie,
le Canada,
le Danemark,
la France,
la Grande-Bretagne,
l'Inde,
l'Irlande,
l'Italie,
la Nouvelle-Zélande,
le Portugal,
le Territoire de la Sarre.

Puis dans la suite par :

La Belgique (11 Juillet 1929) ;
la Grèce (5 Septembre 1929) ;
les Pays-Bas (11 Septembre 1929) ;
l'Union Sud-Africaine (24 Septembre 1929) ;
la Pologne (12 Novembre 1929) ;
la Suède (3 Décembre 1929) ;
la Roumanie (10 Décembre 1929) ;
la Tchécoslovaquie (11 Décembre 1929) ;
la Yougoslavie (3 Janvier 1930) ;
le Siam (24 Avril 1930) ;
la Bulgarie (11 Mars 1931) ;
le Chili (4 Décembre 1931) ;
le Japon (11 Juin 1930) ;
l'Uruguay (13 Mai 1933).

Le Protocole du 11 Décembre a été signé à cette date
par 13 Etats :

L'Australie,
le Canada,
le Chili,
le Danemark,
la France,
la Grande-Bretagne,
l'Inde,
l'Irlande,
l'Italie,
la Nouvelle Zélande,
le Portugal,
le Territoire de la Sarre,
l'Union sud-africaine.

Puis dans les années qui suivirent :

Les Pays-Bas (21 Mars 1930) ;
la Yougoslavie (9 Avril 1930) ;
le Siam (24 Avril 1930) ;
la Pologne (1^{er} Mai 1930) ;
la Grèce (9 Mai 1930) ;
le Japon (11 Juin 1930) ;
la Tchécoslovaquie (24 Juin 1930) ;
la Belgique (27 Juin 1930) ;
la Roumanie (9 Septembre 1930) ;
la Suède ;
la Bulgarie (11 Mars 1931) ;
l'Uruguay (13 Mai 1933).

Les deux Protocoles sont entrés en vigueur à la date
du 17 Mai 1933.

CHAPITRE IV

Le Protocole du 1^{er} Juin 1935

La revision de 1929 était loin, on l'a vu, d'avoir contenté tout le monde, les réclamations continuèrent à affluer contre le texte de 1919 et de nouvelles critiques furent formulées à son sujet.

Aussi dans les années qui suivirent, la Commission internationale de navigation aérienne fut-elle saisie de diverses propositions d'amendement ayant trait à certains Articles de la Convention, révisés ou non en 1929.

La C. I. N. A. s'est employée à leur donner satisfaction et a adopté au cours de ses dernières sessions diverses modifications au texte des Articles 4, 6, 7, 9, 12, 13, 14, 16, 19, 25, 26, 34, 35 et 39 et a introduit dans la Convention un nouvel Article 25 *bis*.

Au cours de sa dernière session on a groupé le tout dans un Protocole (1) en date du 1^{er} Juin 1935 ouvert actuellement à la signature de tous les contractants.

Le remaniement apporté au texte de l'Article 4 est de peu d'importance ; on y a seulement supprimé un membre de phrase aux termes duquel les aéronefs ayant survolé une zone interdite devaient, dès qu'ils s'en apercevaient, faire le signal de détresse prévu par le paragraphe 17 de l'annexe D.

(1) Voir : Annexe IX. — Protocole du 1^{er} juin 1935.

L'obligation essentielle pour les aéronefs en pareil cas, celle d'atterrir le plus près possible de la zone indûment survolée, a été maintenue.

La question de la revision des Articles 6 et 7 s'était posée aussitôt la modification de ce dernier par le Protocole du 15 Juin 1929. Il se présentait en effet en ce qui concerne la question de l'immatriculation une évidente contradiction entre ces deux textes ; le premier prescrivant de se conformer en cette matière aux prescriptions de l'Annexe A, section I et le second laissant entière liberté aux Etats pour régler cette question.

Pour supprimer cette opposition il fallait ou amputer l'article 6 du membre de phrase relatif à l'Annexe A ou modifier de nouveau l'Article 7 pour y introduire une disposition concordante.

C'est à cette seconde solution que s'est rangé le Protocole qui maintient l'Article 7 en le complétant : « *à condition toutefois de se conformer aux stipulations de l'Annexe A* » et a fait disparaître cette prescription de l'Article 6 où elle est devenue inutile.

C'est la consécration de la formule proposée par la C. I. N. A. dès sa 18^e session mais dont l'adoption avait été différée pendant 5 ans en attendant l'entrée en vigueur du Protocole du 15 Juin 1929 sans lequel la contradiction n'existait pas.

L'Article 9 de la Convention qui prévoyait l'échange radiations d'inscriptions intervenues dans le mois avait soulevé de bonne heure les critiques de certains Etats.

C'est ainsi que dès 1922 la délégation japonaise à la C. I. N. A. avait demandé quels étaient exactement les aéronefs soumis à ces prescriptions. A son avis c'étaient seulement les aéronefs se livrant à la navigation inter-

nationale, car pour les autres cela créerait de bien inutiles complications.

On n'arriva pas alors à une solution faute d'une proposition précise d'amendement à l'Article 9 et la question fut différée.

Cet Article ne fut examiné ensuite qu'à la 22^e session de la C. I. N. A. en 1934 sur l'intervention de la délégation britannique qui critiquait la fréquence à laquelle ces formalités étaient imposées aux Etats. La Sous-Commission d'Exploitation rédigea un rapport sur cette question et la C. I. N. A. après avoir consulté sa sous-commission juridique adopta la Résolution suivante (1).

Résolution N° 770

La Commission décide :

1) D'approuver le nouveau texte ci-après d'Article 9 de la Convention :

Article 9. — « Les Etats contractants transmettront à la Commission Internationale de Navigation aérienne, à des intervalles de temps fixés par cette Commission des copies *de leur registre matricule* et des inscriptions et radiations d'inscriptions effectuées sur *ce registre*.

2) D'insérer à la première occasion ce nouveau texte d'Article 9 dans un Protocole d'amendement à la Convention.

C'est ce qui a été réalisé le 1^{er} Juin dernier.

La révision du Chapitre III de la Convention de Paris avait été envisagée pour la première fois lors de la session extraordinaire de Juin 1929 dans la Résolution finale N° 11 qui exprimait le vœu de la revision des Articles 11 à 14 de la Convention.

Dès la session suivante la délégation néerlandaise re-

(1) Voir B. O. 22.

mit une note en ce sens à la C. I. N. A. qui, après l'avoir examinée, chargea sa Sous-Commission d'Exploitation et du Matériel de présenter au cours de la prochaine session un rapport sur la question.

Ce rapport fut étudié à la 18^e session en même temps qu'une Note du Secrétaire Général et une lettre de la délégation danoise et aboutit à déclarer que les Articles 11, 12 et 13 indiquaient de façon suffisamment claire que le commandant, les pilotes, les mécaniciens et autres membres du personnel de conduite d'un aéronef doivent, quelle que soit leur nationalité, posséder des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, le certificat de navigabilité dudit aéronef devant être également délivré ou rendu exécutoire par ledit Etat.

Un projet de revision du Chapitre III fut établi et soumis à la C. I. N. A. Il laissait intact le texte de l'Article 11, et modifiait comme suit les Articles 12, 13 et 14.

Article 12. — *Chaque membre de l'équipage d'un aéronef ayant à bord une fonction relative à la conduite ou à la sécurité du vol doit être pourvu de la licence correspondant à la fonction qu'il doit remplir, délivrée ou rendue exécutoire par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, dans les conditions fixées par l'Annexe E.*

Article 13. — *Les certificats de navigabilité délivrés dans les conditions fixées par l'Annexe B, par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité ou rendus exécutoires par cet Etat seront reconnus valables par les autres Etats tant que l'aéronef conservera cette nationalité.*

Les licences délivrées, dans les conditions fixées par l'Annexe E, par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité ou rendues exécutoires par cet Etat seront reconnues valables par les autres Etats.

Toutefois chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation dans les limites et au-dessus de son territoire les licences *délivrées* à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant *ou rendues exécutoires par cet Etat*.

Les certificats de navigabilité *seront* établis conformément aux modèles prévus dans les Annexes B et F.

Article 14. — Aucun appareil de *radiocommunications* pour lequel une licence spéciale est exigée aux termes de l'Annexe I, ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

L'obligation du port d'appareils de *radiocommunications* et les modalités d'application de ces appareils seront fixées par l'Annexe I.

Ce projet de revision fut soumis à la C. I. N. A. lors de sa dix-neuvième session, elle décida d'approuver ce nouveau texte de Chapitre III et de l'insérer à la première occasion dans un Protocole d'amendement à la Convention en même temps qu'elle chargea trois de ses Sous-Commissions de présenter, pour la prochaine session, un rapport sur les modifications à apporter à l'Annexe E pour le mettre en rapport avec ce nouveau texte.

Entre sa 19^e et sa 20^e sessions on rédigea un nouveau projet de Chapitre III un peu différent du précédent en ce qui concerne l'Article 14 retouché ainsi : Un aéronef ne pourra être muni d'aucune *station de radiocommunications* sans une licence spéciale délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

L'obligation *d'installer des stations de radiocommunications à bord* des aéronefs, les conditions *d'utilisation* de ces *stations* et les conditions *de délivrance des licences susvisées* seront *fixées* par l'Annexe I.

C'est ce dernier projet, qui examiné au cours de la 20^e session fut approuvé par la Commission (1) et figure dans le récent Protocole d'amendement à la Convention.

L'Article 16 avait soulevé des difficultés au sein de la C. I. N. A. dès sa quatrième session en 1923. Insistant sur le sens peu précis de l'expression « transport commercial » qu'il employait, la délégation canadienne déposa un projet d'amendement qui complétait ainsi cet Article : « Chaque Etat contractant aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport commercial entre deux points de son territoire *et concernant d'autres travaux rémunérés entièrement exécutés au-dessus de son territoire.*

Cette proposition ayant été renvoyée pour examen à la session suivante, la délégation canadienne rédigea une note détaillée où elle expose les motifs qui ont déterminé sa demande d'amendement. Ne possédant pas de services réguliers de transport de passagers et de marchandises, le Canada a dû donner un autre objet à son aviation déjà puissante. Elle lui rend de grands services pour des utilisations économiques telles que la surveillance des forêts et leur protection contre l'incendie. Dans ces conditions ce pays désirerait voir figurer dans l'Article 16 une disposition réservant ce genre de trafic aux aéronefs nationaux.

Mais la proposition d'amendement canadienne souleva à la discussion, tant de difficultés qu'elle dut être retirée.

En dehors de ce cas assez particulier, l'Article 16 a soulevé un certain nombre de critiques toujours au sujet

(1) B. O. 20, Résolution N° 619.

de l'expression de « transport commercial » qui a donné lieu à de grandes divergences d'interprétation.

En 1929 la délégation française, au cours de la session de Décembre, fit une demande d'interprétation de l'Article 16 à la C. I. N. A. dont la sous-commission de T. S. F. fut chargée de présenter un rapport sur la question. Même mission fut confiée à la Sous-Commission juridique à la dix-huitième session.

En Mai 1931, on examina ces rapports et la Sous-Commission juridique (1) fut chargée d'étudier les modifications à apporter à l'Article 16 de la Convention afin d'y remplacer l'expression « transport commercial » par une autre plus conforme au texte anglais de la Convention de Paris et à l'esprit de la Convention de Varsovie du 12 Octobre 1919 ; le premier ne parle en effet que de « transport de personnes et de marchandises ».

D'autre part, au sujet du même Article 16, la C. I. N. A. chargea sa Sous-Commission de l'Exploitation et du Matériel d'examiner la question de l'opportunité de modifier son texte en vue de restreindre la notion de cabotage aérien résultant de la confrontation de cet Article avec les Articles premier et 40 de la Convention qui définissent la notion de territoire.

La Sous-Commission juridique étudia ces deux questions ; elle prépara tout d'abord une formule destinée à remplacer l'expression transport commercial et qui viendrait modifier les textes français, anglais et italien d'Article 16.

Elle s'occupa ensuite de restreindre la notion de cabotage aérien. Pour cela elle envisage trois solutions possibles :

- 1) Une première consisterait à restreindre le sens du

(1) B. O. 19, Résolution N° 567.

mot territoire employé à l'Article 16 de façon à ne plus l'appliquer qu'à chacun des territoires (métropolitains, de protectorat, coloniaux, sous-mandat ou Dominions), séparément, en excluant toute possibilité de cabotage entre eux.

2) Une autre serait, au cas où celle-ci paraîtrait excessive, de rechercher s'il n'y aurait pas possibilité de constituer, parmi les différents territoires, des groupes de territoires entre lesquels le monopole de cabotage aérien pourrait être réservé.

3) Enfin on pourrait admettre qu'à l'avenir, ne sera plus considéré comme cabotage un transport entre deux points du territoire national s'il comporte une escale intermédiaire en territoire étranger.

Ces conclusions furent portées à la C. I. N. A. en Mai 1932, elle décida (1) de charger le secrétaire général de procéder à une enquête au sujet des solutions préconisées par la Sous-Commission juridique dans son rapport. Cette enquête posa aux Etats la question de l'opportunité de reviser l'Article 16 pour restreindre la notion de cabotage aérien. Elle n'obtint de réponses que de la part de quelques-uns d'entre eux dont la plupart se montrèrent favorables à la réforme avec des divergences quant à laquelle des trois formules il convenait d'adopter pour cela.

A la suite de cela, la Sous-Commission juridique reprit ses travaux sur ce point, mais par suite la diversité des opinions émises devant le Secrétaire général elle ne crut pas possible d'aboutir à un amendement.

Elle rechercha donc une solution qui puisse entraîner l'accord tout en laissant une large liberté à la Navigation aérienne. Elle conseilla pour cela à la Commission

(1) B. O. 20, Résolution N° 616.

d'avoir recours à la procédure de conciliation consistant à recommander aux Etats contractants de ne pas invoquer l'Article 16 pour réserver à leurs nationaux le transport des personnes et des marchandises entre deux régions géographiquement distinctes, appartenant toutes deux à leur territoire (au sens de l'Article premier de la Convention) « *lorsque les deux points les plus rapprochés de ces régions ne pourraient être reliés par un vol sans escale* ».

Elle rédigea alors à ce sujet, pour la vingt-et-unième session, un rapport dans lequel elle exposa à la Commission Internationale de Navigation aérienne, réunie à Rome en Mai 1933, ses travaux sur les deux questions soulevées par l'Article 16.

Sur la première, elle a arrêté les modifications à faire subir à l'Article 16 pour remplacer l'expression « transport commercial » par une autre moins ambiguë. Elle établit pour cela un projet de résolution approuvant le nouveau texte suivant d'Article 16 :

« Chaque Etat contractant aura le droit d'édicter au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport *des personnes et des choses effectué autrement qu'en transit par aéronef*, entre deux points de son territoire.

a) *Moyennant rémunération de quelque nature qu'elle soit.*

b) *Même sans rémunération, si le transport est effectué par une entreprise de transport aérien.*

Texte qui sera inséré à la première occasion dans un Protocole d'amendement à la Convention.

Sur la deuxième question de la restriction de la notion de cabotage aérien, la Sous-Commission juridique reconnaît son impuissance devant les trop grandes diffi-

cultés qu'elle a fait naître et se contente de suggérer une formule de conciliation dans le projet de résolution suivant :

« La Commission décide de recommander aux Etats contractants de ne pas invoquer l'Article 16 pour réserver à leurs aéronefs nationaux le transport de personnes et de marchandises entre deux régions géographiquement distinctes appartenant toutes deux à leur territoire (au sens de l'Article premier de la Convention) lorsque les deux points les plus rapprochés de ces deux régions ne pourront pas être reliés normalement par un vol sans escale.

Formule dont elle avait conseillé l'adoption à la C. I. N. A. ainsi que nous l'avons vu plus haut.

A sa 21^e session donc, la C. I. N. A. prit connaissance de ce rapport et des observations qu'y avait faites la délégation anglaise. Elle chargea la Sous-Commission juridique de poursuivre son étude en tenant compte de ces observations. A sa session suivante à Lisbonne, en Mai 1934, elle approuva un nouveau texte d'Article 16 un peu différent du précédent dont la rédaction est la suivante :

« Chaque Etat contractant aura le droit d'édicter au profit des aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport de personnes et *de choses* entre deux points de son territoire.

1) *Moyennant rémunération de quelque nature qu'elle soit.*

2) *Même sans rémunération si le transport est effectué par une entreprise de transport aérien, sauf s'il s'agit pour cette entreprise d'un transport nécessaire au fonctionnement propre des services qu'elle assume.*

C'est le texte qui en définitive a été consacré par le Protocole du 1^{er} Juin 1935.

Quant à la question d'interprétation on se contenta de recommander aux Etats contractants de n'invoquer l'Article 16 qu'avec une extrême réserve et le soin de sauvegarder dans toute la mesure du possible l'esprit de liberté et d'égalité de traitement qui est celui de la Convention du 13 Octobre 1919.

L'Article 19 avait été critiqué pour des raisons de terminologie. Déjà en 1929 la délégation allemande à la session extraordinaire de Paris, avait fait remarquer à la Conférence que le terme de « connaissance » employé par cet article, n'était pas en rapport avec celui qu'employait le C. I. T. E. J. A. qui parle de « lettre de transport » et qu'il serait utile d'unifier les deux expressions.

Après la signature de la Convention de Varsovie qui parlait également de « lettre de transport » la C. I. N. A. décida à l'unanimité de modifier l'Article 19. En Mai 1930, à sa dix-huitième session elle établit donc un nouveau texte d'Article 19 (1) ; l'alinéa (e) seul en était modifié pour se lire ainsi : « S'il transporte des marchandises : *les lettres de transport aérien* et le manifeste ».

Puis, comme suite à la revision du Chapitre III de la Convention, la C. I. N. A. au cours de sa vingtième session modifia un nouvel alinéa de l'Article 19 qui ne se trouvait plus en accord avec ce Chapitre III modifié : « S'il est muni *d'une ou de stations de radiocommunications*, la licence prévue à l'Article 14 ».

Enfin, en Mai 1934, un troisième alinéa en fut encore

(1) B. O. 18, Résolution N° 537.

modifié, c'est l'alinéa (c) suivant : « Les licences du commandant, des pilotes et des *membres* de l'équipage conformément à l'Annexe B ».

Ce sont toutes ces modifications de terminologie qui ont été réunies par le nouvel Article 19 tel que l'établit le protocole de 1935.

Ce protocole modifie également l'Article 25 de la Convention qui traite de l'observation par les Etats contractants des règles édictées par l'annexe D au sujet des feux, signaux et règles de la circulation aérienne.

Cette obligation ne subsiste, après la revision de l'Article 25, pour les aéronefs d'un Etat contractant survolant le territoire d'un Etat non-contractant, que dans la mesure où la réglementation de cet Etat en la matière est conforme à l'annexe D.

Le Protocole du 1^{er} Juin a d'autre part inséré dans la Convention un nouvel Article, sous le numéro 25 *bis*, qui permet aux Etats contractants d'interdire tous lancements ou jets de la part des aéronefs au-dessus de leur territoire, sauf bien entendu ce qui est nécessaire à la sécurité de la Navigation.

L'Article 26 est un de ceux qui avaient le plus mécontenté les Etats contractants. Dès 1924, la C. I. N. A. avait été saisie de demandes d'interprétation. Elle en fournit une dans la Résolution N° 228 (1) : l'Article 26 interdit le transport par aéronefs d'explosifs et munitions *de guerre* dans la navigation internationale.

En 1929 la délégation allemande, à la session extraordinaire de Juin, posa la question de sa revision. Elle présenta à la Commission une note de la délégation hollandaise proposant de permettre les transports interdits

(1) B. O. 8, p. 34.

par la Convention par une autorisation spéciale de l'Etat survolé.

A la session de Décembre, la C. I. N. A. mit cette proposition d'amendement à l'étude et en charge sa Sous-Commission d'Exploitation et du Matériel.

Sur la base de son rapport et de celui de la Sous-Communication juridique, la Commission à la 18^e session établit le nouveau texte suivant d'Article 26 (2) : « Le transport par aéronefs des explosifs, armes à feu, et munitions, *ainsi que tous engins ou moyens de guerre visés dans les conventions internationales* est interdit *sauf permission spéciale de l'Etat survolé.*

Toutefois, le transport des explosifs ou engins nécessaires au fonctionnement ou à la conduite de l'aéronef n'est pas interdit.

C'est le texte qui a été inséré dans le Protocole du 1^{er} Juin 1935.

L'Article 34, tant de fois remanié, a été une fois de plus modifié par le dernier Protocole ; cette nouvelle modification ayant été nécessitée par l'introduction d'une nouvelle Annexe dans la Convention concernant les radiocommunications. Ces retouches sont de détail et concernent seulement la partie de cet Article qui établit les attributions de la Commission Internationale de Navigation aérienne : (1)

a) Sans changement.

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent Article et les Articles 9, 13, (14 *supprimé*) 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention.

c) Apporter tous amendements aux dispositions des Annexes *autres que l'Annexe H.*

(2) B. O. 17, p. 29.

(1) V. Protocole du 1^{er} juin 1935. Annexe IX.

d) Sans changement.

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre *radioélectrique*, météorologique et médical intéressant la Navigation aérienne.
... le reste sans changement.

Pour la même raison on a dû apporter certains changements aux Articles 35 et 39.

Pour l'Article 35 la modification est la suivante :

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent chacune en ce qui la concerne à coopérer autant que possible à :

a) sans changement.

b) sans changement.

c) *l'utilisation* de la *radioélectricité* dans la Navigation aérienne, l'établissement des stations *radioélectriques* nécessaires ainsi que l'observation *de* la réglementation *relative aux services radioélectriques* internationaux, *visée à l'Annexe I.*

Pour l'Article 39 : les dispositions de la présente Convention sont complétées par *des* Annexes A. à I. qui, sous réserve de la disposition de l'Article 34, alinéa (e), ont la même valeur (*sept mots supprimés*) que la Convention elle-même.

En somme le dernier Protocole modifiant la Convention du 13 Octobre 1919 n'a apporté à son texte que des modifications de détail, toutes les questions d'un plus grand intérêt, telles que la solution des conflits de Lois, les zones interdites n'ayant pas abouti.

Le seul point sur lequel on ait accompli un travail important en Juin 1935, c'est sur la revision de l'Annexe H, concernant les douanes, revision hautement désirée et à laquelle on est parvenu au cours de la dernière session de la C. I. N. A.

DEUXIÈME PARTIE

CRITIQUES DOCTRINALES

CHAPITRE I

La Souveraineté

Parmi tous les problèmes soulevés par la Navigation aérienne celui de la condition juridique de l'espace aérien a été certainement un des plus controversés.

Dès la réussite des premiers vols, les juristes s'emparèrent de la question mais furent loin d'être d'accord quant au régime dont il fallait doter l'espace atmosphérique devenu, grâce à cette invention nouvelle, d'utilisation courante.

Fallait-il laisser les Etats libres d'user à leur gré des possibilités que leur fournissait cette importante découverte, ou bien fallait-il limiter leurs droits en cette matière pour laisser une plus grande liberté à la Navigation aérienne ?

Ces deux points de vue eurent leurs défenseurs groupés autour des deux grandes idées de liberté ou de souveraineté de l'espace aérien. Celui-ci doit être libre, disent les uns ; il doit être soumis à l'autorité de l'Etat qu'il surplombe, soutiennent les autres. Toute la discussion est là, elle est née à l'origine même de la navigation aérienne et ne s'est pas encore éteinte de nos jours bien que des textes internationaux soient intervenus pour la trancher.

C'est que la question ne présente pas seulement un intérêt théorique et mérite d'être envisagée avec soin

quant à ses conséquences pratiques. Fauchille (1) a très bien montré en ce qui concerne le passage des aéronefs à travers l'atmosphère, le cérémonial aérien, la nationalité et la compétence, les résultats différents auxquels en arrive selon qu'on parte de l'un ou l'autre système pour les régler.

Contrairement à ce qui s'est passé pour la Mer ce sont ici les théories de liberté qui ont été soutenues les premières. L'évolution s'est faite en sens contraire, à l'origine celles-ci parurent les seules défendables, puis la doctrine de souveraineté a eu ses partisans dont le nombre a été en grandissant.

S'il est bien exact de dire que les deux idées de liberté et de souveraineté ont présidé aux doctrines traitant de la matière juridique de l'air, celles-ci ont eu cependant des formes d'expression variées et on a coutume d'en mentionner trois pour chacune d'elles.

I. — *Le système de liberté*

Pour les partisans de ce système c'est le régime de liberté qui convient seul à l'espace atmosphérique en raison de sa nature physique et juridique.

L'air comme la mer, est un immense espace fluide, par conséquent ils doivent avoir le même régime. « Comme dans le cours des siècles la liberté de la mer a été proclamée, il semble que la liberté de l'air est ordonnée par la nature comme un parallèle de la même pensée (2) ».

D'autre part juridiquement, l'air échappe à toute

(1) R. D. I. P. 1901. Le Domaine aérien et le régime juridique des aérostats.

(2) Meili : Die Lüftschiffahrt und das Recht, p. 121.

appropriation car il ne peut être possédé de façon continue, sa nature physique s'y opposant.

Ne pouvant être approprié il échappe également à toute souveraineté car les moyens sur lesquels on base généralement la souveraineté sont inadmissibles pour l'espace aérien. Fauchille (1) a fort bien démontré cela en éliminant successivement chacun de ces moyens dans le cas du régime de l'air. L'Etat ne peut manifester sa souveraineté, dit-il, que par la puissance des armes ou par la vue. Mais la puissance des armes varie avec les Etats et une souveraineté fondée sur elle ne pourrait être que variable, quant à la vue ce n'est pas une mesure fixe non plus. Dans les deux cas on arrive à un domaine aérien trop changeant.

Pour les défenseurs de cette théorie l'idée essentielle est que la liberté de l'air ne fait aucun doute et ils en tirent certaines conséquences pour la situation de l'Etat sous-jacent.

1) Celui-ci ne pourra jamais interdire le passage au-dessus de son territoire aux aéronefs.

2) Il ne pourra pas intervenir auprès d'eux tant qu'ils ne troubleront pas sa sécurité.

3) Il ne pourra édicter seul aucune réglementation sanitaire, ni douanière.

4) Il n'aura pas enfin, compétence en ce qui concerne les aéronefs, il y aura toujours juridiction du pavillon.

Cette idée principale et commune à tous les partisans du système de liberté étant précisée nous allons passer en revue les diverses formes d'expression qu'ils lui ont données.

Une première variante proclame la liberté absolue de

(1) R. D. I. P. 1901. Le Domaine aérien et le régime juridique des aérostats.

l'espace atmosphérique, c'est la plus intransigeante dans ce sens, elle a été défendue par Wheaton, Meili, Bluntschli, Pradier-Fodère et Nys.

Pour eux l'air est, comme la mer, un élément qui appartient à tous (Wheaton), les Etats n'ont aucune autorité sur lui car ils ne peuvent l'enfermer dans des frontières (Bluntschli). Les grands courants d'air qui sillonnent l'atmosphère ne sont pas sous la dépendance des Etats (Pradier-Fodère) ; assez de règlements et de lois nous gênent sur terre, il faut se garder de tomber dans le même excès pour l'air.

Quel que soit l'argument invoqué et leur paraissant décisif, tous ces auteurs concluent à la liberté complète et absolue de l'espace aérien, car il ne se prête à l'exercice d'aucun droit de la part des Etats.

Cette théorie beaucoup trop exagérée conduit à des solutions inadmissibles en pratique car elle méconnaît les intérêts essentiels des Etats en livrant sans contrôle leur atmosphère aux aéronefs de tous les pays sans se préoccuper du danger qu'il peut en résulter pour eux.

Du fait même de ses tendances extrêmes, cette thèse qui a eu des partisans célèbres a été peu à peu abandonnée. Des formes atténuées de l'idée de liberté de l'air ont été plus longtemps et plus vivement défendues.

Dans la théorie reconnaissant la liberté de l'espace aérien sous réserve du droit de conservation de l'Etat, l'Air est libre mais l'Etat sous-jacent se voit reconnaître un minimum de droits qu'il exercera pour sa défense et sa sécurité.

Cette Doctrine qui a été celle de l'Institut de Droit International a été soutenue des auteurs célèbres Stranz, Meili et Fauchille.

Selon la formule de l'Institut de Droit International

en 1927 (1), l'air doit être libre, les Etats n'ont sur lui que les droits nécessaires à leur conservation ; et ces quelques droits souverains concédés à l'Etat survolé ne sont qu'une exception au principe de liberté qui ne saurait recevoir aucune autre limitation dès que la sécurité de l'Etat est assurée.

« Les Etats ne pourront faire ce qui leur plaira les uns chez les autres, un principe de droit international vient restreindre ce pouvoir, c'est le droit des Etats à se conserver, qui est même pour eux un devoir.

« Ce principe s'applique à l'air, celui-ci n'est à personne et commun à tous. L'Etat pourra en restreindre l'emploi pour se protéger, rien de plus (2) ».

On a reproché à cette forme de la théorie libérale de supprimer complètement le principe de Liberté, auquel elle multiplie les exceptions en faveur des droits des Etats (3).

Enfin une troisième forme de cette théorie consacre la liberté mais seulement au delà d'une certaine zone dite territoriale. C'est celle qui a réuni le plus de suffrages et compte parmi ses défenseurs de nombreux et célèbres auteurs.

C'est celle que soutenait Fauchille en 1910. En revenant sur la formule qu'il avait employée en 1901, il sépare alors l'atmosphère en deux zones superposées, l'une proche du territoire de l'Etat sous-jacent qui reste sous la domination de celui-ci, l'autre située au delà demeurant entièrement libre.

Il a été suivi dans cette théorie par un nombre im-

(1) Annuaire de l'I. D. I., 1927, T. I, p. 340.

(2) Fauchille.

(3) English. R. A. I. 1933, N° 8. La Liberté de l'Air : deuxième bataille des livres.

portant d'auteurs de tous les pays parmi lesquels il faut citer : Despagnet, Rolland, Bonnefoy, Meringhac, Oppenheim, Feiber, T. Meyer et Van Fels.

Tous n'ont pas fait que d'adopter purement et simplement les idées de Fauchille et ont apporté quelques modifications à sa conception de la zone territoriale.

Les divergences apparaissent surtout au sujet de l'étendue de cette zone que Fauchille fixait à 1.500 mètres.

Despagnet conseille d'adopter pour l'espace aérien les règles de la mer territoriale afin de protéger l'Etat sous-jacent contre un usage dangereux et l'atmosphère.

Pour Bonnefoy et Rolland, la Navigation aérienne pourrait être interdite dans une zone de 1.500 mètres au-dessus du territoire. Ils adoptent donc les suggestions de Fauchille.

Meringhac se contente d'admettre le principe d'une telle zone et il en remet la fixation et la limitation aux textes conventionnels.

De l'avis d'Oppenheim, l'Etat doit avoir contrôle et juridiction jusqu'à une certaine hauteur dans l'atmosphère; mais la zone territoriale devrait être strictement délimitée.

A l'opposé Feiber conçoit cette zone comme peu étendue, cinq cents mètres suffisent selon lui pour protéger les Etats des dangers que pourrait occasionner pour eux la Navigation aérienne.

Cette dernière forme de la théorie de la Liberté a soulevé certaines objections de par le caractère irrationnel de la division de l'espace atmosphérique en deux zones, qu'elle organise.

II. — *Le système de souveraineté*

Dans le camp opposé nous trouvons tous ceux qui veulent soumettre l'espace aérien à la souveraineté de l'Etat qu'il surplombe.

De l'avis de ceux-ci, entre les deux intérêts forcément contraires de l'Etat sous-jacent et de la Navigation aérienne, c'est ce dernier qui doit céder le pas ; la circulation aérienne peut être un peu entravée pourvu que les Etats n'aient rien à redouter des aéronefs qui survoleront leur territoire.

Les partisans de cette théorie ne sauraient admettre que par un régime de liberté de l'atmosphère, l'Etat se trouve à la merci du passage plus ou moins inoffensif des aéronefs. La Souveraineté est la seule solution à envisager pour des raisons de sécurité qui sont primordiales, et ce qui le prouve bien c'est que la plupart des textes nationaux ou internationaux l'ont consacrée.

Les défenseurs de la Souveraineté se sont employés à détruire les arguments de leurs adversaires, principalement celui tiré de la nature même de l'Air qui le rendrait insusceptible de propriété.

Mademoiselle Lycklama a Nijeholt, partisan convaincu du principe de souveraineté, en a formulé les principaux avantages (1) :

« Avec la Souveraineté la Navigation aérienne trouvera suffisamment de liberté de mouvement — les Etats resteront d'ailleurs si l'on admet ce principe, dans la situation juridique où ils se trouvent déjà, car la souveraineté est dans la nature même des choses. L'Etat pourra ainsi veiller aux intérêts de son territoire, tout en faisant certaines concessions à la circulation interna-

(1) R. J. L. A. 1910, p. 229. La Souveraineté de l'Air.

tionale ; sa position restera de cette façon plus digne que dans un régime de liberté, où on ne lui accorde que certains droits limités et déterminés non par eux-mêmes mais par la communauté. Enfin, si d'autres intérêts imprévus surgissaient, l'Etat étant le seul maître sera compétent pour les régler ce qui est bien préférable. Quant à l'objection tirée des entraves apportées par ce régime à la Navigation aérienne, elle est sans valeur puisque les mêmes entraves naîtraient inévitablement d'un système de Liberté qui ne pourrait être en aucun cas consacré de façon absolue ».

Dans ce système, comme dans l'autre, nous trouvons plusieurs variantes à l'idée de souveraineté de l'espace aérien car tous les auteurs ne la réclament pas avec le même degré de sévérité et se montrent plus ou moins conciliants quant aux mesures favorisant la circulation aérienne internationale.

Ceux qui se sont prononcés pour la souveraineté absolue de l'Etat sur l'atmosphère sont principalement : Von Liszt (1906), Grünwald en 1909, car précédemment il s'était montré moins absolu, Von Ullmann, Collard, Lycklama a Nijebolt, Gennina et Baldwin.

Dans le droit de propriété de l'Etat sur son territoire ils comprennent l'espace aérien situé au-dessus de ce territoire, les uns jusqu'à une hauteur illimitée, les autres jusqu'où on peut arriver par les moyens humains, ce qui revient au même en pratique.

Selon Baldwin « chaque Etat doit avoir le droit de régler l'usage de l'air au-dessus de son territoire ».

Tout comme celle de la liberté absolue, cette théorie se réfute aisément d'elle-même par son caractère excessif. Il est évident qu'on ne saurait laisser l'Etat entiè-

rement libre de prendre toutes mesures en matière aérienne, alors qu'il suffit d'un peu de mauvaise volonté de sa part pour rendre toute circulation aérienne impossible.

D'autres partisans de la Souveraineté, à l'instar de certains de leurs adversaires, divisent l'espace atmosphérique en deux zones, l'une soumise à la souveraineté de l'Etat sous-jacent, l'autre pas.

L'analogie entre eux n'est cependant qu'apparente car il n'est pas indifférent à ce point de vue de partir de la Souveraineté ou de la Liberté.

En effet en partant du système libéral on reconnaît aux aéronefs le droit de circuler sans que les Etats, en dehors de quelques cas où leur sécurité est en jeu, puissent s'y opposer. Au contraire avec la Souveraineté comme point de départ l'Etat reste juge du point de savoir s'il peut ou non faire des concessions et tiendra tous ses droits de lui-même.

Cette conception de l'espace aérien est celle de Von Holtzendorf, Rivier, Piétri, Hilty, Von Bar et Von Liszt (1902).

Tous ont l'idée d'un territoire aérien prolongeant le territoire terrestre dans l'atmosphère jusqu'à une certaine hauteur, mais l'accord manque entre eux quant à la détermination de l'étendue de ce territoire ; pour les uns il s'agit d'une zone de 1.000 mètres (Von Holtzendorf), pour d'autres il se mesurerait soit par la portée des armes à feu, soit par la domination effective de la Navigation aérienne (Von Liszt-Piétri-Hilty), ou par application des règles de la mer côtière (Rivier).

Von Bar prévoit même trois zones, une située au-

dessous de 50 à 60 mètres maintenue sous la souveraineté comme le territoire, une autre tout à fait libre aux grandes hauteurs et une troisième, intermédiaire, dont il n'envisage d'ailleurs pas très bien la nature exacte.

Cette variante de l'idée de souveraineté est passible des mêmes reproches que la théorie libérale qui comme elle divise arbitrairement l'espace atmosphérique en deux zones pour les soumettre à un régime juridique différent.

Une troisième forme de la théorie de souveraineté reconnaît l'Etat pour le seul maître de l'air à condition qu'il accorde aux aéronefs étrangers le droit de libre passage au-dessus de son territoire. Elle a été soutenue par Westlake Grünwald en 1907, Meurer et A. Meyer.

Les intérêts de la Navigation aérienne et ceux de l'Etat sous-jacent sont habilement sauvegardés semble-t-il par ce compromis, mais il présente les inconvénients communs à tout système basé sur la souveraineté, de laisser trop de place à l'arbitraire possible des Etats.

Somme toute le débat se ramène à fort peu de chose et porte uniquement sur le point de savoir qui des droits de l'Etat ou de ceux de la navigation aérienne sont les plus importants, et lesquels doivent constituer la règle ou l'exception. Westlake l'a très bien montré en disant « ce qui constitue la règle pour Fauchille c'est le droit de passage, pour moi c'est le droit de conservation ».

III. — *La Domanialité*

Si les théories de Souveraineté et de Liberté sont ou tout au moins ont été fort longtemps les seules à se partager la Doctrine, on vient de proposer récemment une nouvelle formule quant à la nature juridique de

l'espace aérien, dans la théorie de la Domanialité publique internationale de l'air de Kroell (1).

Voici quelle est sa substance.

Le Domaine public de l'Etat, en droit interne, comprend les « res communis ». L'air est une « res communis » puisqu'en raison de sa nature particulière il ne peut faire l'objet d'une appropriation exclusive et sert à l'usage de tous, il fait donc partie du domaine public.

Ces notions peuvent facilement se transposer dans le domaine international. Toutefois, on ne peut appliquer ici tous les principes du droit administratif interne ; celui-ci repose sur la volonté des Etats et ne peut avoir que des règles propres qui varient avec chaque pays. Ce qu'il faut transposer ce sont certaines règles de portée universelle consacrées par le droit interne de tous les pays, la domanialité publique en est une surtout en ce qui concerne l'Air.

Ici les règles seront édictées par la Communauté Internationale à qui appartiennent tous les biens communs ; celle-ci n'est pas représentée en fait, aussi chaque Etat la représentera et agira en son nom ; il jouira du bien commun mais dans la mesure où cela ne porte pas atteinte aux autres Etats.

Les règles qui régiront le bien commun ne tiendront pas compte que des seuls intérêts de conservation des Etats mais aussi de l'intérêt général.

L'air est mis aussi à la disposition de tous sans pouvoir être jamais approprié, l'humanité a sur lui une simple puissance sans possession.

Cette théorie nouvelle est assez séduisante, elle n'a

(1) Traité de droit international public aérien et R. A. I. 1933, N° 8, p. 205. La Domainalité publique internationale de l'Air.

pas été cependant sans soulever quelques objections. On lui a reproché notamment de méconnaître ce fait qu'en droit interne l'usage du Domaine public est réservé aux nationaux, ce qui ne peut se transposer en droit international.

Mais Kroell a répondu à cette remarque que de plus en plus on accordait l'usage du Domaine Public aux étrangers. Pour l'air ce serait exactement la même chose, on a d'abord proclamé la souveraineté, puis on a accordé le droit de passage, or cela c'est reconnaître un droit d'usage au profit des étrangers. Ce que l'Etat fait dans l'ordre interne, les conventions internationales le feront dans l'ordre international.

Devant les tendances opposées qui partagent la Doctrine, il nous paraît intéressant de voir quelle a été la position prise par les associations de juristes, les Lois nationales et les textes internationaux.

Les associations de juristes, tout comme les auteurs isolés, ne sont pas d'accord sur la nature juridique de l'espace aérien, mieux même, parfois la même institution s'est prononcée dans un sens puis dans l'autre à quelques années d'intervalle.

C'est ainsi que l'Institut de Droit International (1) qui proclame la Liberté de l'air en 1902 et 1906, ne se prononce plus en 1910 et à Madrid en 1911 se borne à déclarer la circulation aérienne libre sans trancher la question de souveraineté.

L'International Law Association (2) en 1913 et le Congrès de Vérone de 1910 se sont prononcés pour la Souveraineté.

(1) Annuaire de l'I. D. I.

(2) V. R. G. D. A. 1932, p. 539. Lapradelle : L'œuvre de l'International Law Association.

La Conférence de Paris qui s'est tenue en 1910 ne tranchait pas la question, pas davantage non plus le Comité juridique international de législation aérienne en 1911, alors que deux ans plus tard il reconnaît la liberté de la circulation aérienne toujours sans prendre parti d'une façon nette.

Les tendances sont tout aussi variées parmi les Lois nationales des différents Etats ; les unes adoptent le principe de souveraineté, la Loi italienne (1) par exemple, d'autres et c'est le cas de la France ne se prononcent pas nettement, enfin d'autres établissent un régime libéral comme la Loi péruvienne de 1921.

Quant aux textes internationaux, ils ont tous sanctionné le principe de Souveraineté : celui-ci figure notamment en tête des trois grandes Conventions aériennes de Paris, Madrid et La Havane. Seule la Convention des Détroits (2) fait exception à cette règle en consacrant dans son Article premier le principe de liberté de passage pour les navires et aéronefs.

Cela tient à ce que tous les textes internationaux en matière aérienne sont de date relativement récente. Or un fait caractéristique de l'évolution du droit aérien est sa tendance constante vers la souveraineté. A sa naissance seul un mystère de liberté était envisagé pour réglementer l'espace aérien, puis peu à peu on s'est dirigé vers une conception de plus en plus étroite de la liberté, pour arriver avec la guerre au triomphe de la Souveraineté dans le premier grand texte international de droit aérien en 1919.

La Convention de Paris, dans son Article premier,

(1) V. Ambrosini : *Corso di diretto aeronautico*, Ch. V.

(2) Kroel : *Traité de droit international public aérien*, p. 54.

consacre en effet la souveraineté complète et absolue de chaque Etat sur l'espace aérien qui surplombe son territoire métropolitain et colonial et ses eaux territoriales.

Cette disposition est tempérée cependant par l'Article suivant qui reconnaît, pour les aéronefs des autres Etats, le droit de passage inoffensif dans cet espace.

Ce système entraîne pour chaque Etat certaines conséquences en lui conférant certains droits assez étendus.

Il peut disposer de l'espace atmosphérique à son gré et a le droit d'interdire aux aéronefs des autres pays, le survol de tout ou partie de son territoire et d'entraver ainsi le trafic aérien international pour des raisons dont il est le seul juge car les limites de ce droit sont définies de manière suffisamment vague pour cela dans la Convention. C'est encore sous un tel régime qu'il pourra exercer sa juridiction sur l'espace aérien.

Mais cette souveraineté n'est pas sans avoir reçu certaines limites ; elle ne s'étend pas sur l'atmosphère au-dessus des territoires sans maîtres et de la Mer libre. Elle est tempérée par un minimum de droits reconnus à la Navigation aérienne pour qu'elle puisse se développer normalement.

La Convention aérienne ayant tranché la question de la nature juridique de l'air, le débat devrait semble-t-il être clos d'autant plus que les Etats se sont rangés sans difficulté à cette solution puisqu'aucun des amendements apportés à la Convention de 1919 depuis son entrée en vigueur n'a touché à ce principe qui paraît dès lors solidement établi.

La lutte perd aussi la plus grande partie de son intérêt et un certain nombre d'auteurs ont renoncé à la

poursuivre. Cependant toutes les voix ne se sont pas tues et la discussion théorique n'est pas morte, certains ne perdant pas tout espoir de voir les Lois revenir à des solutions plus libérales.

Henri Coüannier (1) a donné une des meilleures condamnations du principe de souveraineté. Il constitue à son avis la principale faiblesse de la Convention de 1919 qui a fait là un présent bien encombrant aux petits comme aux grands Etats en les dotant d'une arme à deux tranchants puisqu'en fermant leur espace aérien aux Etats non signataires ils autorisent ceux-ci à leur interdire le leur.

« Pourquoi, dit-il, affirmer un droit que l'on ne peut défendre » ? On n'a que trop tendance à imposer des règles sans se préoccuper des moyens de les faire respecter. En temps de guerre encore on peut confier ce soin aux armées mais il n'existe pas de police aérienne pour s'en charger en temps de paix.

C'est pourquoi la souveraineté qui n'a guère de moyens de s'exercer efficacement n'aura qu'un temps, il faudra bien se plier aux nécessités de la navigation aérienne internationale.

Ce même auteur, au quatrième Congrès de législation aérienne tenu en Décembre 1921 à Monaco (2), a fourni une critique encore plus détaillée de l'Article premier de la Convention de Paris.

Cette Convention ne vaudra que par le nombre des Etats qui l'accepteront. Or ce nombre sera-t-il assez important pour qu'elle devienne universelle ?

(1) *Eléments créateurs du droit aérien 1929.*

(2) *V. compte-rendu du quatrième Congrès de législation aérienne, p. 25.*

C'est le principe de souveraineté qui constitue le grand obstacle aux signatures et même aux ratifications. Pourquoi cela ?

Parce qu'elle fournit tout d'abord aux Empires centraux et aux anciens neutres de la guerre un excellent argument pour ne pas entrer dans la Convention. Pour les neutres dont l'importance, en ce qui touche à la Navigation aérienne, n'est pas à négliger, ils pourront, avec la multiplication des routes aériennes, se trouver à un nœud de croisement des lignes internationales. Or ces Etats, généralement peu importants, ne pourront, en adhérant à la Convention, échapper à cette possibilité qui entraîne pour eux, en vertu du principe de souveraineté, l'obligation de faire respecter tous les règlements qu'ils devront prendre pour assurer leur propre sécurité. Quelle lourde charge pour eux que d'avoir à entretenir une police aérienne dans ce but.

Pour les Etats ex-ennemis les clauses aériennes des Traités de Paix ne joueront pas indéfiniment et ils profiteront alors du principe de souveraineté pour se soustraire à l'établissement de relations aériennes avec certains pays et refuser de signer la convention de Paris.

Quelles difficultés ces deux situations n'entraîneront-elles pas pour la navigation aérienne ; il faut à tout prix échapper à une telle menace sous peine d'arriver à la faillite de cette invention nouvelle.

La souveraineté diminue également les possibilités d'essor aéronautique des puissances alliées qui ont presque toutes des colonies avec lesquelles elles ont des relations obligatoires. Il faut donc que leurs aéronefs puissent assurer cette liaison en passant au-dessus des

territoires qui les en séparent. Le mauvais vouloir d'un Etat en s'abritant derrière le principe de souveraineté peut rendre ces communications impossibles ou tout au moins très difficiles.

Henry Coüannier en conclut dans son rapport qu'il faut en revenir à la Liberté de la circulation aérienne, tempérée par le droit reconnu aux Etats de prendre les mesures nécessaires à la défense de leur sécurité.

Le principe de liberté a été également défendu par M. F. de Visscher (1) qui ramène le problème à celui d'une juste mesure à conserver entre l'utilité commune de tous les Etats et les intérêts de chacun d'eux. Les Etats en raison des dangers auxquels ils se trouvent exposés doivent avoir certains droits pour se protéger. Cela n'est pas inconciliable avec un régime de libre circulation aérienne pourvu que l'on se trouve dans un juste équilibre.

Les considérations tirées de la défense nationale et des nécessités de la guerre ne peuvent suffire à justifier la souveraineté. Il est inadmissible qu'en 1919 des préoccupations de cet ordre soient venues influencer sur les mesures à prendre pour le temps de paix où le système de liberté est parfaitement compatible avec la sauvegarde des intérêts des Etats. Il ne saurait être question en effet que d'un régime de liberté organisée, non dans la forme conventionnelle comme actuellement, car elle répond mal à l'universalité de la circulation aérienne en se montrant défavorable au non-contractants, mais par une Déclaration.

Le Professeur de La Pradelle a lui aussi critiqué la

(1) Annuaire de l'I. D. I., 1927, T. I, p. 140 et T. III, p. 226.

tendance législative en signalant l'incompatibilité du principe de souveraineté avec un autre principe universellement reconnu et d'une importance aussi grande, celui de libre communication. Or le droit de communication par la voie des airs peut devenir tout aussi essentiel à la vie de l'humanité que sur terre et sur mer, le Droit ne peut pas méconnaître cet état de fait.

A la Société des Nations, M. Hans Oppikofer (1) s'est attaché à faire ressortir les conséquences, à son avis inadmissibles, du principe de souveraineté qui permet à un Etat de fermer son territoire à tous les autres ou tout au moins à une grande partie d'entre eux. Situation qui, en fait, présente un grave inconvénient pour la navigation aérienne transocéanique qui a besoin d'appuis le long des côtes et peut se les voir refuser.

Enfin Sir Henry Britain (2), également partisan de la Liberté, déplore surtout l'esprit de méfiance dont la Convention de 1919 s'est tout imprégnée en adoptant le système adverse et souhaite voir inculquer aux peuples l'idée que la Liberté de l'air est le seul développement logique pour chacun comme conduisant seul à un esprit de coopération internationale conforme aux nécessités de la Navigation aérienne.

Quoique leur point de vue l'ait emporté, les partisans de la souveraineté, devant l'insistance de leurs adversaires à le combattre, ont continué la discussion théorique de ce problème dont l'intérêt pratique ne se concevait plus que très difficilement.

Le professeur Ambrosini (3), devant l'organisation

(1) Société des Nations. Communications, 1930. L'aéronautique et l'aviation nationale.

(2) Travaux de la Chambre de commerce internationale.

(3) Corso di diretto aeronautico. Ch. IV.

actuelle de la Société internationale n'hésite pas à rejeter tout système de liberté inconciliable selon lui avec la division du monde en nations et l'existence de frontières nettement démarquées. La souveraineté s'adapte beaucoup mieux à cette situation de fait et se justifie encore pour cette raison que l'air est vraiment un élément essentiel du territoire dont il est nettement inséparable. Par conséquent l'exercice de la propriété et de la souveraineté sur le sol se reflète sur l'espace aérien qui ne peut être considéré comme indépendant par le seul fait qu'un aéronef le traverse sans atterrir, même dans ce cas il dépend toujours du sol. Cette dernière suggestion le différencie nettement du navire et justifie une totale différence de régime entre l'air et la mer.

Cependant la souveraineté doit être limitée pour pouvoir se maintenir, un Etat ne doit pas pouvoir interdire le passage au-dessus de son territoire sans diminuer pour cela les garanties que lui donne le principe de souveraineté pour défendre son existence et celle de ses habitants.

Le professeur Giannini (1) après examen de toutes les théories soutenues au sujet de la nature juridique de l'espace aérien et constatation de leur caractère transactionnel, rejette celles en faveur de la liberté et toutes les formules intermédiaires pour préférer la souveraineté qui seule peut sauvegarder le trafic aérien en assurant le caractère inoffensif du transit par une concession qui lui est facile. Il approuve par conséquent sans réserves l'Article premier de la Convention du 13 Octobre 1919.

(1) Saggi di diretto aeronautico. Ch. I, p. 12.

Enfin récemment Kroell (1) a repris la défense théorique du principe de souveraineté auquel il donne un fondement juridique en fournissant une démonstration de la possibilité de la maîtrise totale de l'air. Ruinant là un des principaux arguments de ses adversaires, il soutient que la souveraineté ne se mesure ni par le canon, ni par la vue, l'essentiel pour elle étant de pouvoir se manifester.

Tout se ramène donc à la souveraineté car les théories intermédiaires ne se défendent pas mieux que celle de liberté absolue. La division de l'espace en zones est tout à fait irrationnelle car devant changer avec les régions et s'adapter aux différents droit protégés, la zone de protection ainsi établie serait par trop variable.

Si donc la bataille entre les auteurs a perdu de son intérêt, elle continue à les opposer malgré le triomphe apparent des partisans de la souveraineté, leurs adversaires ne désarment pas et gardent l'espoir de provoquer ainsi un retour à leurs idées.

Et, s'il nous fallait choisir entre l'un ou l'autre système nous préférerions certainement celui qui proclame la liberté de l'espace aérien comme étant celui qui nous paraît le mieux en rapport avec les nécessités de la navigation aérienne.

Sans méconnaître l'intérêt fondamental que possède chaque Etat à être protégé efficacement contre les risques que lui fait courir une circulation aérienne chaque jour plus intense, on peut confier à un régime de liberté le soin d'établir une juste balance entre ces intérêts en apparence inconciliables.

Il suffit pour cela de choisir qui, de l'intérêt de la

(1) Traité de droit international public aérien 1934.

circulation aérienne ou de celui de l'Etat sous-jacent, doit prévaloir dans la recherche du régime convenant le mieux pour la solution des problèmes soulevés par l'invention nouvelle.

Or en l'état actuel de l'aviation et en égard aux possibilités si étendues qui lui sont réservées pour l'avenir nous n'hésitons pas à nous prononcer pour une formule qui réduit au minimum les entraves à la circulation aérienne tout en sauvegardant de façon satisfaisante les droits essentiels des Etats.

Cette formule consisterait à adopter pour la navigation aérienne un régime de liberté tempérée par des restrictions au profit des Etats sous-jacents pour la sauvegarde de leurs droits essentiels, comme cela existe pour la mer en tenant compte bien entendu des différences de nature entre ces deux éléments.

Car, si loin de nous, la pensée de reprendre la thèse de Fauchille et de diviser arbitrairement l'air en deux zones dont une soumise au même régime que la mer territoriale, nous concevons fort bien un régime de liberté dans lequel l'Etat sous-jacent se verrait reconnaître, pour la défense de son territoire, une série de droits variant avec l'intérêt protégé, et créer ainsi non pas un air territorial dans ce but, mais un faisceau de droits dont l'exercice par l'Etat consisterait en de simples exceptions au principe général de liberté ce qui nous paraît tout à fait cadrer avec le système défendu en 1898 par M. de La Pradelle pour la mer territoriale (1).

On nous répondra peut-être qu'un tel régime peut aboutir à réduire à rien l'idée de liberté puisque les

(1) R. G. D. I. P., 1898.

Etats pourront comprendre à leurs façons leurs intérêts menacés et les droits qui pour eux en découlent. Cette objection pour nous est sans valeur car il n'est pas indifférent à cet égard de consacrer au point de départ le principe de liberté ou celui de souveraineté, puisque dans le premier cas ce ne sont pas les Etats qui déterminent eux-mêmes leurs droits, mais le Droit International ce qui peut permettre d'espérer que l'on arriverait à une mesure des droits respectifs des deux parties en cause.

Cette solution présente encore l'avantage d'être la seule en conformité avec ce que devrait être le véritable esprit du Droit International, esprit de collaboration et d'entente entre les nations pour la poursuite d'un but d'intérêt commun tel que celui qui nous intéresse, le développement de la navigation aérienne internationale.

Celle-ci prend en effet de plus en plus d'extension et rend des services grandissants dans le monde, il est nécessaire de travailler à réduire et simplifier les formalités de toutes sortes qui entravent encore cet essor, on s'y emploie d'ailleurs dans la mesure du possible mais il nous semble qu'un régime de liberté raisonnablement compris parviendrait bien mieux et plus rapidement à réaliser ce désir.

Avec le système de souveraineté il est beaucoup plus difficile de parvenir à une réglementation de la circulation aérienne, basée sur des vues suffisamment larges et compréhensives de ses besoins pour ne pas la gêner. En effet sous un semblable régime les Etats, reconnus leurs seuls maîtres en matière de réglementation aéronautique, ne chercheront pas à s'entendre pour fa-

voriser la navigation aérienne ; ils penseront d'abord à leurs intérêts propres sans toujours pouvoir s'en dégager et les dominer pour une meilleure conception de l'intérêt commun.

Ils seront libres dit-on de faire des concessions au trafic aérien international, mais comment ne pas craindre le danger d'une pareille formule qui laisse libre cours à la mauvaise volonté des Etats pour s'exercer et ne risque-t-on alors de voir triompher un régime de rivalités entre les Etats et un particularisme national tout à fait en opposition avec l'objet de la navigation aérienne. Celle-ci est avant tout internationale et ne peut vraiment se concevoir à l'intérieur des Etats uniquement ; il lui faut donc un régime qui soit en accord avec ce caractère essentiel dont elle tire toute sa raison d'être.

CHAPITRE II

Les articles les plus discutés

Malgré les différentes mises au point dont elle a été l'objet depuis 1919, la Convention de Paris n'est pas encore arrivée à un degré de perfection tel qu'elle puisse donner satisfaction à tous et constituer le texte de portée universelle que devrait être le Statut général de la Navigation aérienne.

Certaines de ses imperfections arrêtent encore bien des Etats dans leur désir de ratification et soulèvent de la part de la Doctrine des critiques assez vives.

En passant en revue les Articles de la Convention, nous allons voir quels sont les principaux reproches qui lui ont été adressés, en écartant bien entendu les difficultés soulevées par l'Article premier, qui ont fait l'objet du chapitre précédent.

L'Article 2

Cet article est rédigé comme suit :

Chaque Etat contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres Etats contractants la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Les règles établies par un Etat contractant pour l'ad-

mission sur son territoire, des aéronefs ressortissants aux autres Etats contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

Cet Article affirme par son deuxième aliéna le grand principe de l'égalité de traitement pour tous les aéronefs des Etats contractants. Mais il parle en même temps de règles que les Etats établiraient pour l'admission des aéronefs des autres Etats au-dessus de leur territoire.

Que signifie exactement cette disposition, elle n'est pas très claire et est susceptible d'une double interprétation.

Par ces règles que peuvent établir les Etats contractants les rédacteurs de l'Article 2 ont-ils voulu parler seulement des conditions posées par la Convention elle-même pour l'admission des aéronefs, auquel cas les Etats sont liés par la Convention de Paris pour les déterminer. Ou bien en vertu de cet alinéa les Etats sont-ils libres d'édicter d'autres conditions, en dehors de celles prévues par la Convention, pour l'admission au survol de leur territoire.

C'est par cette dernière interprétation de l'Article 2 que certains Etats ont exigé pour chaque cas de survol une autorisation spéciale, ce qui est incontestablement abusif.

Ce problème a été porté devant la Commission Internationale de Navigation aérienne par une Note de la délégation roumaine (1) demandant si, par une large interprétation du Paragraphe 2 de l'Article 2, un Etat peut prendre une disposition surbordonnant le survol de son territoire à une autorisation spéciale ?

(1) C. I. N. A. : B. O. N° 21, Résolution 585.

La Commission a pris acte de cette demande, mais n'a pas immédiatement fourni de solution.

En attendant qu'elle se prononce on peut essayer d'examiner la question, c'est ce qu'a fait M. le professeur Ambrosini dans un article paru en 1934 (1) et dont les conclusions sont les suivantes :

La Convention de Paris dans son Article second en général et dans son Article 15 pour un cas particulier reconnaît aux aéronefs le droit de passage sous certaines conditions qu'elle détermine elle-même.

Ces règles sont-elles un maximum ou les Etats peuvent-ils en déterminer de plus sévères? Tout le problème est là et faute de données précises pour le résoudre il nous faut chercher la solution dans l'esprit de la Convention.

Or celui-ci ne fait aucun doute, on a certainement voulu enlever aux Etats les moyens de restreindre la liberté du vol, puisque la Convention a établi elle-même un système rigoureux de conditions pour réglementer de façon satisfaisante la liberté de la Navigation aérienne.

L'alinéa deuxième de l'Article 2, vise donc dans l'esprit des rédacteurs du texte de 1919 les règles qu'il a établies lui-même pour la circulation aérienne et ne confère aux Etats aucun droit pour prendre d'autres mesures restrictives de la liberté de passage accordée aux aéronefs par le premier alinéa du même article.

La question a été reprise par la C. I. N. A. dans ses trois dernières sessions. La Sous-Commission juridique consultée estima qu'aucune règle obligeant à une auto-

(1) Ambrosini, R. A. I. 1934, N° 12, p. 200 : Conditions imposées par la Convention de 1919 à la liberté de vol inoffensif.

risation spéciale et préalable de survol ne saurait être édictée en invoquant l'alinéa 2 de l'Article 2 de la Convention de Paris, même si la délivrance d'une telle autorisation ne dépendait que d'une simple formalité, consistant par exemple à communiquer préalablement aux autorités diplomatiques ou consulaires du survolé les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage, au chargement en général, au voyage que ledit aéronef voudrait effectuer.

A la 22^e session qui se tint à Lisbonne en Mai 1934 la question fut de nouveau posée par la délégation roumaine et la Commission Internationale de navigation aérienne chargea sa Sous-Commission juridique d'en poursuivre l'étude (1).

Le professeur Ambrosini, membre de cette Sous-Commission, prépara donc un rapport où il développa les idées que nous avons analysées dans son Article, et après examen de la note de la délégation roumaine on établit pour la 23^e session les projets de résolutions suivants (2) :

Résolution I

La Commission consultée sur le point de savoir si, en se fondant sur le deuxième alinéa de l'Article 2 et le premier alinéa de l'Article 15 de la Convention, un Etat contractant pourrait subordonner à une autorisation spéciale et préalable, le survol de son territoire par les aéronefs des autres Etats contractants, estime qu'aucune règle à cet effet ne saurait être édictée en vertu des dispositions susvisées même si la délivrance de l'autorisation en question ne dépendait que d'une simple formalité. Toutefois, pour des raisons tirées de la

(1) C. I. N. A. : B. O. 22, Résolution 755.

(2) Travaux de la 23^e session de la C. I. N. A.

situation particulière de certains Etats et pour mettre ces pays à même de donner toutes facilités aux navigateurs aériens, la Commission a estimé qu'il est opportun d'admettre à titre temporaire et exceptionnel, que ces pays exigent un préavis de la part des navigateurs aériens désireux de les survoler ou d'y atterrir, étant entendu que le délai de préavis sera raisonnable et fixé par l'Etat survolé dans des conditions telles qu'il n'apporte aucune entrave à l'exercice normal de la navigation aérienne.

Les Etats qui adopteraient ce régime du préavis devront le notifier avec toutes les précisions utiles à la Commission Internationale de Navigation aérienne qui communiquera ces décisions à tous les autres Etats contractants.

Résolution II

La Commission recommande aux Etats contractants de n'user que pour des motifs impérieux de la faculté qui leur est reconnue par la Résolution qui précède, une extension de ce régime étant susceptible de réduire dans des conditions très sensibles les facultés de circulation que la Convention a pour but d'assurer aux aéronefs civils de tous les Etats contractants.

L'Article 3

L'existence, reconnue par la Convention de 1919, de zones interdites à la circulation aérienne a semblé inadmissible à de nombreux auteurs qui ont entrepris avant et depuis la Convention de Paris d'en faire ressortir les nombreux inconvénients.

Parmi eux, déjà en 1914, Bezanson (1) s'était montré hostile à cette possibilité reconnue aux Etats d'interdire certaines zones de leur territoire à la navigation aérienne,

(1) J. de droit international privé 1914, p. 866.

surtout à cause des entraves qu'elle apporterait selon lui aux grands raids internationaux qu'elle risquerait même de rendre tout à fait impossibles car ces zones se multiplieront dans les régions frontières qui deviendront dès lors infranchissables.

En 1931, M. Godmard (1) a repris la critique des zones interdites. « Les Etats », dit-il, « font valoir des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique qui ne sont pas limitatives et ils les apprécient à leur gré pour l'établissement de ces zones ».

Les Etats étant en fait libres en cette matière, il est déplorable de constater que partout la tendance favorable aux interdictions arbitraires triomphe.

Il est à craindre qu'un Etat se trouvant de par sa situation géographique, à un nœud de voies de communications aériennes, ne profite de cet Article 3 pour mettre à prix le survol de leur territoire en faisant renaître le système abandonné des péages.

Tout en reconnaissant la nécessité pour les Etats de réserver certaines parties de leur territoire, il nous paraît souhaitable de limiter le plus possible ce droit en soi légitime mais si dangereux pour la navigation aérienne, de par les abus qu'il peut entraîner.

Or, malheureusement, le droit des Etats en cette matière n'a pas été limité, au contraire la tendance favorable au particularisme des Etats a été consacrée par le Protocole du 15 Juin 1929 qui modifie l'« Article 3 mais pour étendre la faculté de créer des zones interdites ».

Voici le texte de cet Article avec l'extension que lui donne le Protocole de 1929 : « *Chaque Etat contractant*

(1) R. G. D. A. 1931, p. 583 : Les Zônes interdites.

peut autoriser à titre exceptionnel et dans l'intérêt de la sécurité publique le survol des dites zones par ses aéronefs nationaux ».

.....
« *Chaque Etat contractant se réserve en outre le droit en temps de paix dans des circonstances exceptionnelles, de restreindre ou d'interdire provisoirement et avec effet immédiat, le survol d'une partie de son territoire, à condition que cette restriction soit applicable sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats ».*

Désormais non seulement les Etats pourront multiplier à l'infini les zones interdites mais ils pourront sans recourir à ce moyen, interdire toute circulation au-dessus de leur territoire. La réforme a été faite ici dans le mauvais sens, elle s'écarte d'une liberté de passage raisonnable car « mesure exceptionnelle » « dans des circonstances exceptionnelles » « temporairement » sont des expressions vagues susceptibles d'extensions très graves pour la navigation aérienne internationale.

Cependant tout dernièrement une tendance en sens opposé s'est fait jour dans une Note présentée par la délégation britannique à la 23^e session de la C. I. N. A. (1) en Mai 1935. Cette Note souligne les difficultés créées du fait de l'interdiction par les Etats de survoler certaines parties de leurs territoires et les conséquences qu'elles peuvent avoir pour la navigation aérienne. Ainsi sur le littoral maritime le nombre excessif de ces zones oblige les aéronefs à de nombreux détours au-dessus de la mer. Le danger qu'entraîne cette situation est évident. Parfois ces mêmes zones empêchent les aéronefs d'uti-

(1) Travaux de la 23^e session de la C. I. N. A.

liser certains courants favorables d'entrée et de sortie présentés par un Etat quand dans l'Etat voisin ils correspondent à une région interdite.

Aussi la délégation britannique insista auprès de la Commission pour que celle-ci recommande aux Etats contractants de n'exercer les pouvoirs qui leur sont reconnus par l'Article 3 que dans la mesure nécessaire à leurs intérêts d'ordre militaire ou de sécurité publique, de s'efforcer en le faisant de ne pas gêner la navigation internationale et de procéder à la revision des zones interdites existant actuellement.

C'est un grand pas fait dans l'intérêt de la Navigation aérienne, mais cela suffira-t-il à empêcher les abus ?

L'Article 15

Cet Article est certainement l'un des plus discutés de la Convention car chacune de ses dispositions a fait l'objet de critiques aiguës, ce qui nous oblige à les examiner séparément, chacune avec les observations qui lui ont été faites.

Son premier alinéa ainsi rédigé :

Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'Annexe D

créée pour les Etats contractants une obligation qui a soulevé bien des protestations en raison de son caractère menaçant pour la liberté de passage. Cette faculté donnant libre cours à l'arbitraire des Etats peut s'ils en abusent rendre impossible toute circulation aérienne. Les raisons de police générale qu'ils peuvent invoquer

sont extensibles et variées et peuvent l'amener à retarder le trafic aérien par des ordres répétés d'atterrissage.

Les auteurs ont souvent critiqué ce droit du survol de fixer le parcours que devront emprunter les aéronefs étrangers. La protection contre l'espionnage par ce moyen est illusoire et elle perd tout objet en ce qui concerne le trafic nocturne.

Il faut cependant protéger les frontières, aussi ce n'est pas tant l'existence de ce droit qui a soulevé les protestations, que l'utilisation qu'en pensent faire les Etats : les routes peuvent bien exister, mais il ne faut pas justement interdire celles qui sont le plus utiles à la navigation aérienne (1).

L'alinéa 2 de l'Article 15 établit une autre obligation pour les aéronefs accomplissant des vols internationaux.

Tout aéronef qui se rend dans un autre Etat doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur l'un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les Etats contractants à la Commission Internationale de Navigation aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants.

Cette faculté reconnue aux Etats de contraindre les aéronefs à atterrir sur des aérodromes déterminés, le plus souvent des aérodromes douaniers, présente de graves inconvénients pour les avions de tourisme et les aéronefs privés.

Elle est aussi très gênante pour les lignes aériennes régulières en cas d'atterrissage forcé, les aéronefs devant gagner alors l'aérodrome douanier le plus proche ce qui cause pour eux de graves retards.

Mais c'est surtout l'alinéa 3 de l'Article 15 qui a re-

(1) Hans Oppikofer, S. D. N., Communications et transit 1930.

tenu l'attention de la Doctrine et des Etats : *L'établissement de voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés.*

Le professeur Ambrosini (1) a fort bien montré les inconvénients d'une telle disposition pour la Navigation aérienne internationale. Bien que partisan de la souveraineté sur l'espace aérien et tenant compte des exigences politiques et commerciales qui obligent les Etats à se préoccuper de cette question, il ne saurait admettre que, le consentement préalable, obligatoire et incontrôlable des Etats, à toute création de ligne aérienne, vienne causer un préjudice certain au trafic aérien international sans qu'aucune raison plausible puisse le justifier.

On ne saurait en effet expliquer cette mesure par des motifs de sécurité ou des considérations économiques. C'est tout simplement une conséquence du principe de souveraineté, qui nous montre bien à quels excès il peut conduire.

Il n'est pas possible, disons-nous, d'invoquer ni une raison quelconque de police ou de sécurité, puisque l'Article 15 accorde la liberté de transit aux aéronefs qui n'effectuent pas un service régulier et présente ainsi l'illogisme de réglementer le plus sévèrement ceux justement que leur passage périodique rend plus faciles à surveiller.

Peut-on d'autre part invoquer la défense de certains intérêts économiques tel que le cabotage réservé ? Non car cela est sans rapport avec l'Article 15 qui ne traite que des lignes internationales.

La seule volonté d'un Etat peut empêcher la création

(1) Corso di diretto aeronautico. Ch. IX : Les Lignes aériennes.

de lignes très importantes pour la navigation internationale, en obligeant les aéronefs à de longs détours et parfois même, leur rendant le passage impossible.

C'est pourquoi le professeur Ambrosini propose, pour remplacer cet Article défectueux, l'introduction dans la Convention de 1919 d'une disposition instituant pour les lignes aériennes un régime voisin de celui qui existe dans la navigation maritime : « la création serait libre, l'adhésion à la Convention aérienne constituerait un consentement général et préalable de la part de tous les Etats contractants, sous réserve de droits spéciaux en cas d'escale et de certains pouvoirs de contrôle ». La Cour permanente de Justice Internationale examinerait les cas de refus pour motifs graves et précis.

Un tel régime serait possible grâce au tempérament que vient lui apporter l'Article 16 de la Convention qui réserve le cabotage aérien aux nationaux, sauvegardant ainsi les intérêts politico-économiques des Etats.

Il faut remarquer d'ailleurs que les Conventions particulières, en assez grand nombre, ont stipulé la liberté réciproque pour la création et l'établissement des lignes aériennes.

A côté des critiques doctrinales l'alinéa 3 de l'Article 15 a soulevé les protestations de bien des Etats signataires de la Convention de Paris. Au cours même de la rédaction de celle-ci la délégation britannique (1) prévoyant les difficultés qu'il pouvait faire naître proposa de donner au terme « lignes » le sens de larges zones permettant à l'aéronef de suivre sa route dans les meilleures conditions possibles. La Commission décida alors de remplacer dans l'Article 15 l'expression « lignes »

(1) V. Thèse Roper, Paris 1930, p. 145.

par celle de « voies » plus conforme à l'esprit des rédacteurs de la Convention. L'Alinéa ainsi modifié fut accepté à l'unanimité moins une voix, celle de la délégation américaine. Comme sa suppression fut également écartée, il figura tel quel dans le texte de 1919.

Dès la première session de la C. I. N. A. en 1922, la délégation belge demanda une interprétation de cette disposition qui lui paraissait peu explicite. La Sous-Commission juridique consultée sur ce point, répondit que, sous réserve du sens à donner au mot assentiment, trois choses peuvent y être subordonnées :-

L'itinéraire,

L'installation de la ligne,

Sa mise en exploitation.

A son tour la Sous-Commission d'Exploitation estima que par mise en exploitation d'une ligne aérienne il fallait entendre l'ouverture d'un service régulier de transports publics avec fixation des horaires et des tarifs.

La Commission se contenta de ces deux interprétations, éclairant à son point de vue de façon suffisante l'Article 15 de la Convention et ne donna pas son avis sur la question.

Il en fut de même à la session suivante en Octobre 1922 où la délégation française s'opposa à de nouvelles interprétations de l'Article en faisant valoir la difficulté qu'il y aurait à les fournir, la gêne qu'elles apporteraient à la navigation aérienne et le peu d'urgence présentée par la question. La Commission adopta cette manière de voir.

La question ne fut reprise qu'en 1928 (1) à la quatorzième session de la C. I. N. A. à propos d'un diffé-

(1) C. I. N. A. : B. O. 14. Résolution N° 443.

rend intervenu entre les délégations belge et britannique au sujet de cette interprétation de l'Article 15.

Les délégations belge, italienne et danoise se fondant sur l'Article premier de la Convention estimaient qu'une ligne aérienne internationale ne saurait être ni organisée ni exploitée sans l'assentiment du survolé.

Au contraire, les délégations britannique et suédoise voulaient que la plus grande liberté soit accordée à la navigation aérienne et se refusaient à voir l'Article 2 de la Convention anéanti par cette disposition de l'Article 15.

La C. I. N. A. devant ce problème ne donna pas de solution nette, par sa résolution N° 443 elle ne se reconnaît pas compétente en la matière et émet seulement le vœu que tous les dissentiments soient aplanis par des négociations amiables entre les Etats intéressés.

Au cours de la session extraordinaire convoquée en Juin 1929 (1) la discussion fut reprise car on s'était aperçu que les textes français, anglais et italien de l'Article 15 n'employaient pas la même expression ; les uns parlant de « voies » et les autres de « lignes » de navigation aérienne internationale.

Il y eut ainsi un long débat sur le sens exact de cette disposition. L'Angleterre tenait à la liberté pour les lignes internationales, soutenue en cela par la Hollande et l'Amérique.

Au vote, la Suède seule alla rejoindre ces trois pays et une majorité de 27 voix contre 4 se prononça contre la liberté.

Le protocole du 15 Juin 1929 a tranché la question en modifiant comme suit le troisième alinéa de l'Article 15 :

(1) Warner : Revue aéronautique internationale 1933, p. 62.

« Chaque Etat contractant pourra subordonner à son autorisation préalable, l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne, avec ou sans escales, sur son territoire ».

Il maintient l'autorisation préalable mais lui enlève son caractère obligatoire en laissant aux Etats contractants le soin de décider s'ils accepteront ou non le passage d'une ligne internationale sur leur territoire.

C'est un grand progrès mais cela ne supprime pas le problème puisque les Etats restent toujours libres de gêner, par leur mauvaise volonté, le trafic international.

L'Article 18

Dans la toute première rédaction de la Convention de Paris son Article 18 était ainsi rédigé : (1)

Le passage ou le transit avec ou sans atterrissage, et les arrêts raisonnablement nécessaires à ce transit, de tout aéronef à travers le territoire d'un Etat contractant ne donneront lieu à aucune saisie ou détention de l'aéronef par cet Etat ou pour son compte ou de toute personne de cet Etat, en raison du fait que la construction ou le mécanisme dudit aéronef serait une infraction à un brevet, dessin ou modèle quelconque dûment déposé et enregistré dans cet Etat. Toute réclamation contre une infraction de ce genre sera dûment faite dans le pays d'origine de l'aéronef.

Par conséquent, la saisie d'un aéronef pour contre-façon, d'un brevet, dessin ou modèle, n'était jamais possible. Cette situation souleva les protestations de certains Etats, principalement les Etats-Unis et la France.

(1) Henry-Couännier 1922 : Examen du Principe de la Convention du 13 octobre 1919.

Les réserves des Etats-Unis provenaient de ce qu'ils n'approuvaient pas le principe d'insaisissabilité et que d'autre part ils ne croyaient pas à l'efficacité des mesures proposées pour poursuivre les infractions.

Celles de la France portaient sur la crainte de voir la propriété industrielle insuffisamment protégée en matière aéronautique, si le droit de saisie n'était pas reconnu au détenteur du brevet ; principe par ailleurs contraire à la Convention du 22 Mars 1883.

Mis au courant de ces observations, le Comité de juristes de la Conférence de la Paix fut d'avis de supprimer l'Article 18, la question selon lui, pouvant fort bien ne pas figurer dans le texte de la Convention comme c'était le cas pour la Convention automobile.

Mais la délégation britannique insista sur le maintien de cette disposition, et M. Fromageot ayant suggéré de remplacer la saisie par le dépôt d'un cautionnement, on se rangea à cette solution pour adopter le texte suivant d'Article 18 qui figure dans la rédaction définitive de la Convention du 13 Octobre 1919 :

Tout passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un Etat contractant y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

La question en resta là jusqu'au moment où le Dr. Wegerdt (1), dans son célèbre article paru en 1929 soit venu l'agiter à nouveau en proposant :

(1) Revue de droit international 1929, p. 131.

1) D'étendre à la navigation aérienne, pour éviter toute interruption de trafic, le principe allemand de l'insaisissabilité du matériel roulant des chemins de fer. Principe qui serait ajouté à l'Article 18 pour le compléter.

2) D'adopter une nouvelle règle soumettant équipages, voyageurs et marchandises à la Loi de l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent, surtout pour les Douanes, l'ordre public, les importations et les exportations interdites.

Mais lors de la session extraordinaire de la C. I. N. A. en 1929, le Dr. Wegerdt n'insista pas pour un examen immédiat de la question (1) et sa proposition fut renvoyée aux sessions suivantes ; elle a été maintenue à l'ordre du jour de chacune d'elles sans que l'on soit encore parvenu à lui donner une solution.

L'Article 23

Comme l'Article 18, l'Article 23 a été révisé avant l'entrée en vigueur de la convention, mais à la différence de celui-ci il a été remplacé par une disposition traitant de tout autre chose que celle qu'il avait primitivement pour objet.

A l'origine réglant des questions de compétence, il traite dans la Convention du 13 Octobre 1919 de la matière du sauvetage des aéronefs perdus en mer : *Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé sauf conventions contraires par les principes du droit maritime.*

En dehors du fait qu'elle ne règle qu'une partie du problème du sauvetage en matière aéronautique (2) cette

(1) Giannini : *Saggi di diretto aeronautico*, p. 58.

(2) V. Chapitre IV.

disposition a été fortement critiquée pour l'extension qu'elle donne en cette matière aux règles du droit maritime qui ne paraissent pas susceptibles de s'appliquer sans inconvénients à la matière qui nous intéresse.

Parmi les auteurs qui se sont le plus vivement insurgés contre cette transposition des règles du droit maritime, le Dr. Wegerdt (1) a été un des plus célèbres. Il s'y oppose pour des raisons pratiques car elle soulève dans l'application de nombreuses difficultés dont la principale réside dans les frais énormes qu'impose aux compagnies de navigation aérienne, la rémunération pour sauvetage telle qu'elle est déterminée par le droit maritime, en raison surtout de la faible valeur du bien sauvé. Inconvénient que l'on ne peut éviter en diminuant le taux de cette rémunération, puisque trop lourde pour la compagnie aérienne elle suffit à peine à couvrir les frais occasionnés par le sauvetage.

Le Professeur Ambrosini (2) a également critiqué cet Article de la Convention de 1919, mais en se plaçant à un point de vue juridique. A son sens, le droit aérien constitue un système juridique complet et autonome, gouverné par ses propres principes et qui doit pouvoir régler par lui-même tous les problèmes soulevés par la navigation aérienne, sans avoir besoin de recourir à une autre branche du Droit, comme le fait l'Article 23 en ce qui concerne le sauvetage. Car, s'il n'est pas sans liens avec l'ordre juridique en général, il en constitue cependant un rameau indépendant, qui a sur bien des points des ressemblances avec le droit maritime, mais ne saurait se confondre avec lui dans un droit unique de la Navigation.

(1) R. D. I. 1929, p. 131.

(2) Corso di diretto aeronautico.

M. R. Sandiford (1) dans un article intitulé « L'analogie entre le droit maritime et le droit aérien » est de l'avis du professeur Ambrosini, car tout en signalant entre ces deux branches du Droit d'incontestables similitudes, il considère le Droit aérien comme un droit autonome destiné à discipliner l'ensemble des rapports basés sur le fait du transport aérien, rapports que leur nature toute particulière rend difficilement tributaires du droit commun.

L'Article 24

Cet Article offre quelques difficultés d'interprétation en ce qui concerne le point de savoir quels étaient exactement les aérodromes ouverts aux aéronefs étrangers et dans quelle mesure.

L'Article 24 stipule en effet que : « *Tout aérodrome d'un Etat contractant, s'il est ouvert moyennant paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux, sera ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissants aux autres Etats Contractants* ».

La C. I. N. A. saisie de la question consacra, dans sa Résolution N° 408 (2), l'interprétation de sa Sous-Commission juridique : « Bien que la Convention n'ait pas défini le terme « aérodrome » on doit estimer que, dès qu'un aérodrome est ouvert à l'usage du public, qu'il s'agisse uniquement de terrain ou encore des aménagements également ouverts à l'usage du public, l'usage en doit être accordé, « dans les mêmes conditions » ainsi que le prévoit l'Article 24 aux aéronefs nationaux et aux aéronefs des autres Etats contractants.

(1) R. A. I. 1934, N° 13. Analogie entre le droit maritime et le droit aérien.

(2) C. I. N. A. : B. O. 13, p. 57.

« Toutefois ledit Article 24 ne fait nullement une obligation pour les Etats de prévoir des aménagements sur les terrains ouverts à l'usage du public ».

Il ressort de cette interprétation qu'une égalité absolue de traitement doit être instaurée entre aéronefs nationaux et aéronefs des Etats contractants, et que les aérodromes ouverts à ces derniers seront les mêmes que ceux utilisés par les nationaux et que le traitement sera le même pour tous.

D'autre part, dans l'état actuel de l'aéronautique un aérodrome ne saurait se concevoir sans certains aménagements, ceux-ci devront également être ouverts à tous les aéronefs qui se présentent.

Si par hasard ces logements se révélaient insuffisants, la C. I. N. A. voyant là une difficulté nouvelle a suggéré que, tout au moins pour les aérodromes terminus de lignes régulières, un logement suffisant soit réservé pour pour le trafic régulier étranger comme national.

L'Article 28

Le principe de l'interdiction de certains transports par la voie de l'air, bien que sa nécessité ne soit mise en doute par personne en raison des risques que l'aviation fait courir aux Etats survolés, a été cependant critiqué dans la forme où il a été consacré par la Convention du 13 Octobre 1919.

Herman Döring (1) aperçoit, dans la faculté laissée aux Etats d'interdire certains transports, un préjudice possible pour le trafic aérien et souhaite la voir limiter aux objets mentionnés à l'Article 26.

Kroell (2) s'inquiète également du caractère dangereux de ce pouvoir dont les Etats peuvent profiter pour éten-

(1) V. Giannini : *Saggi di diretto aeronautico*, p. 60.

(2) Kroell : *Traité de droit international public aérien*, p. 176.

dre les restrictions jusqu'à l'interdiction complète de tout transport. Il faudrait, selon lui, que les interdictions soient temporaires et respectent les droits des autres Etats.

Au contraire la C. I. N. A. dans sa Résolution N° 228 (1) stipule que ces restrictions de l'Article 28 s'appliqueront également à la Navigation internationale. Elle se montre donc favorable plus à l'entension qu'à la limitation de la portée de cet Article.

Les Articles 30 et 31

Ces deux Articles ont fait naître quelques difficultés au sujet de la définition des aéronefs militaires qu'ils renferment.

L'Article 30 dit en effet : « *Seront considérés comme aéronefs d'Etat :*

- a) *Les aéronefs militaires.*
- b) *Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'Etat tel que : postes, douanes, police.*

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'Etat autres que les aéronefs militaires, de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis de ce chef à toutes les dispositions de la présente Convention ».

Et l'Article 31 vient préciser cette énumération en nous donnant la définition des aéronefs militaires : « *Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire ».*

C'est cette définition de l'Article 31 qui a suscité les critiques en raison de son caractère vague et incomplet. Depuis un certain nombre d'années les Etats membres

(1) B. O. 8, 1925, p. 34.

ont fait connaître à la C. I. N. A. leur désir de voir cet Article amendé de façon à fournir un criterium plus précis dans la détermination des aéronefs militaires.

A la session extraordinaire de 1929 la délégation allemande (1) fit observer que l'expression « commissionné » employée par l'Article 31 prêtait au doute et proposait une nouvelle formule, due au Dr. Wegerdt, pour la remplacer.

Il conseillait l'adoption de la définition suivante de l'aéronef militaire.

Article 31 : Sont considérés comme aéronefs militaires :

a) Les aéronefs qui portent des marques d'identité militaire.

b) Les aéronefs qui sont blindés ou protégés d'une façon quelconque, munis de dispositifs pour recevoir du matériel de guerre quelconque, comme canons, mitrailleuses, torpilles, bombes, ou d'appareils de visée ou de jet pour du matériel de ce genre.

c) Les aéronefs dont les pilotes ou l'équipage sont les ressortissants d'une armée et commissionnés au vol pour ce but.

d) Les aéronefs qui font partie des forces militaires.

La Conférence de 1929 reconnut la légitimité de la question posée par la délégation allemande sur la nécessité qu'il y avait à préciser la définition des aéronefs militaires dans la Convention. Mais la formule du Dr. Wegerdt souleva tant de critiques que l'on dut renoncer à l'adopter. La question fut renvoyée pour étude à la C. I. N. A. avec l'assentiment de la délégation allemande qui insista cependant sur l'urgence du problème.

(1) V. Thèse Roper, Paris 1930, p. 162.

La C. I. N. A. au cours de sa session suivante du mois de Décembre 1929 s'occupa de cette question sans parvenir à lui apporter de solution. Elle la maintint à son ordre du jour afin de permettre à toute délégation d'apporter à tout moment de nouvelles propositions pour poursuivre la discussion (1).

C'est ainsi que lors de sa 21^e session en Mai 1933, la Commission fut saisie d'une Note de la délégation bulgare (2) sur la question. Cette Note est hostile à la définition de l'Article 31 car elle pose seulement un criterium subjectif de détermination des aéronefs militaires : la qualité de la personne qui commande l'aéronef. D'autre part s'il est facile au Commandant de prouver qu'il est commissionné, il est très difficile à l'opposé de prouver qu'il n'est pas commissionné. Enfin cette commission doit-elle émaner des seules autorités militaires ou d'autres autorités également ?

Pour toutes ces raisons l'Article 31 est déclaré défectueux et on propose d'y insérer un criterium objectif, la délégation bulgare propose comme tel, la déclaration de l'Etat auquel appartient l'aéronef, cela consacrerait la situation actuelle.

Quant à l'équipage il suffirait qu'un de ses membres, n'importe lequel soit militaire pour que l'aéronef le soit aussi.

Après examen de cette Note, la C. I. N. A. par sa Résolution N° 671 (3) décida d'attendre pour entreprendre l'étude de cette question, les résultats des discussions en cours à Genève à la Conférence des Armements.

La question est maintenue à l'ordre du jour.

(1) C. I. N. A. : B. O. 17, p. 27 — B. O. 18, p. 36. — B. O. 19, p. 67. — B. O. 20, p. 49.

(2) C. I. N. A. : B. O. 21, p. 54.

(3) B. O. 21, p. 54.

BUREAU INTERNATIONAL DE L'AIR

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DIRECTION GÉNÉRALE

SECTION TECHNIQUE	SECTION DU TRAFIC AÉRIEN	SECTION JURIDIQUE	Service des Traducteurs	Service du Budget, de la Comptabilité et du Personnel	Services des Publications et de la Bibliothèque
Brevets-Markes Certificats Météo et T. S. F. Livres de bord Cartographie Signalisation Circulation aérienne	Transport des personnes et des marchandises Postes-Messageries Douanes-Aérodromes Routes aériennes Horaires-Tarifs Transports combinés Correspondances, etc...	Droit public Droit privé Codification internationale Interprétation des textes Arbitrage Examen juridique des pro- jets de résolutions et de conventions des autres sec- tions	Réunions plénières Commissions délibératives		
Réunions plénières Commissions techniques déli- bératives Commissions périodiques res- treintes. (Anciennes conférences inter- nationales)	Réunions plénières Commissions délibératives Commissions périodiques res- treintes.		Réunions plénières Commissions délibératives		

L'Article 34

On s'est demandé, à propos de cet Article, s'il ne serait pas opportun de fusionner tous les groupements internationaux s'occupant actuellement de la Navigation aérienne.

Ceux-ci sont effectivement très nombreux, Mr. Sudré (1) les classe de la façon suivante:

1) Deux organismes gouvernementaux :

La C. I. N. A. (Article 34 de la Convention de Paris).

La C. I. T. E. J. A. (Comité International d'Experts juridiques aériens).

2) Trois organismes officiels :

La Conférence aéronautique internationale.

La Conférence aéronautique méditerranéenne.

Le Comité de coopération entre aéronautiques civiles de la Société des Nations, depuis 1930.

3) Trois organisations privées :

La F. A. I. (Fédération aéronautique internationale).

L'I. A. T. A. (International air Traffic association).

Le C. J. I. A. (Comité Juridique international de l'aviation).

4) Enfin les organismes dont seulement certaines sections s'occupent d'aéronautique :

La Chambre de Commerce Internationale.

L'International law association.

Devant la complication d'un tel régime il a paru souhaitable à plusieurs auteurs de les réunir de façon à simplifier leurs travaux et à améliorer ainsi les résultats que l'on peut en attendre.

En Septembre 1927, M. Herold (2), représentant du

(1) R. G. D. A. 1932, p. 5. — Projet d'organisation internationale de l'aviation civile.

(2) S. D. N. : Communications, 1930.

Gouvernement Suisse à la troisième Conférence générale des Communications et du Transit demande que soient étudiées les conditions d'unification et de coopération entre les diverses institutions aéronautiques internationales.

En 1929, le Dr. Wegerdt (1) insiste dans ce sens en demandant que les attributions de la C. I. N. A. soient délimitées de façon à comprendre toutes les questions de souveraineté. Elle pourrait ainsi établir tous les principes nécessaires au développement du trafic aérien et rendrait inutiles tous les autres organismes s'occupant à l'heure actuelle de ces questions. Il envisage d'ailleurs plus particulièrement, pour arriver à ce résultat, de rendre le C. I. T. E. J. A. partie de la C. I. N. A. ce qui ne soulèverait pas beaucoup de difficultés car ils ont très souvent les mêmes représentants.

En Juillet 1930 le Comité de coopération entre aéronautiques civiles (2) demande à son tour l'unification du droit international public aérien, la coordination des organismes traitant de Navigation aérienne et l'étude périodique du développement économique des transports aériens.

En Octobre 1931 à la Conférence de Mogosoëa (Roumanie), réunie sous les auspices de la Fédération aéronautique internationale, le Ministre de l'air italien a formulé le désir que les puissances représentées à la Conférence prennent l'initiative de réunir, en un seul bureau auprès de la Société des Nations, toutes les associations internationales s'occupant de questions en rapport avec l'Aéronautique.

(1) R. D. I. 1929, p. 131.

(2) V. Sudre, R. G. D. A. 1932, p. 5.

Dans un article paru en 1932, Mr. Sudré (1) également partisan de la rationalisation a établi un projet très détaillé dans lequel il remplace tous les organismes aéronautiques existants par un seul, qu'il appelle le Bureau International de l'Air.

Ce Bureau International de l'Air est destiné à remplir un triple rôle, préparer les réglementations internationales et poursuivre leur unification, réglementer directement en matière de circulation aérienne, enfin un rôle d'information et de diffusion scientifique, technique et juridique. Il serait composé de fonctionnaires internationaux mais ne serait pas rattaché à la Société des Nations afin que les Etats non signataires du Pacte puissent en faire partie.

Il comprendrait trois sections, une section technique qui pourrait remplacer la C. I. N. A., la C. I. A. N. A. et les Conférences aéronautiques internationales, une section du trafic aérien pour tenir le rôle de l'I. A. T. A. et la Commission des transports aériens de la Chambre de Commerce Internationale, une section juridique qui serait formée par le C. I. T. E. J. A.

Enfin dans un nouvel article paru en 1933 (2) le Docteur Wegerdt tout en reconnaissant l'a propos de la réforme préconisée par M. Sudré n'admet pas toutes ses suggestions et propose en s'en tenant à son idée première de ne pas créer un organisme nouveau puisqu'il en existe un, la C. I. N. A. qui sous réserve de quelques modifications à apporter à son organisation est toute indiquée pour remplir ce rôle d'Institution unique en matière aéronautique.

(1) R. G. D. A. 1932, p. 5. Projet d'organisation internationale de l'aviation civile.

(2) R. G. D. A. 1933, p. 389. La réglementation internationale de la navigation aérienne.

La Commission Internationale de Navigation aérienne fonctionne depuis assez longtemps déjà, pour avoir exercé une certaine influence sur la législation aérienne. Il ne faut pas qu'elle disparaisse car un organisme du même genre créé de toutes pièces ne présenterait pas les mêmes avantages sans pouvoir éviter ses défauts. Ce qu'il faut c'est la modifier de façon qu'elle se trouve à la hauteur de la tâche qui lui incomberait de par sa nouvelle situation.

La rationalisation est possible sans que l'on soit obligé de faire table rase de tout ce qui existe actuellement. Il faut même laisser leur champ d'activité aux organismes privés ainsi qu'aux organismes gouvernementaux qui s'occupent de navigation aérienne à titre accessoire ; ce qui importe en effet ce n'est pas tant de réduire le nombre des institutions aéronautiques existantes que d'éviter à l'intérieur de chacune d'elles le travail en double comme cela se produit avec l'organisation actuelle où chacune travaille seule et cette absence de coopération cause des chevauchements inévitables dans leurs travaux.

Cette revue passée de tous les Articles de la Convention et des critiques qu'ils ont fait naître nous a semblé nécessaire pour faire ressortir les principales imperfections signalées dans le texte de la Convention du 13 Octobre 1919.

Celle-ci bien que plusieurs fois et sérieusement amendée ne donne pas encore pleine satisfaction à ses membres et fait toujours hésiter ceux qui n'y sont pas encore entrés.

Il ne faudrait pas cependant s'exagérer ces inconvénients inséparables pour la plupart d'un texte de ce

genre et que l'on ne saurait sans doute éviter dans un autre qui pourrait le remplacer.*

Ce qu'il faut souhaiter seulement c'est que l'œuvre entreprise par la C. I. N. A. se poursuivre en tenant compte de toutes ces observations pour mettre sans cesse au point le texte de 1919 et le reviser de temps en temps sur les différentes parties qui en ont été les plus critiquées.

CHAPITRE III

Principales lacunes de la Convention

On ne s'est pas borné à critiquer les dispositions de la Convention de 1919 pour y suggérer quelques amendements indispensables, le Texte de Paris dans son ensemble, a fait l'objet de différentes remarques dont les principales concernent un certain nombre de lacunes qui y ont été relevées.

Certains auteurs, dont principalement, Mr. Henry Couännier (1), ont signalé dans la Convention aérienne, des omissions importantes sur certains points qui auraient dû figurer dans un statut général de la navigation aérienne.

Les principales lacunes reprochées à la Convention de 1919 sont les suivantes : l'absence de règles concernant la navigation aérienne en temps de guerre — Manque de dispositions applicables aux vols de nuit — absence de dispositions concernant la responsabilité pour les dommages éventuels causés par les aéronefs — Pas de règles internationales de compétence en matière aéronautique — Pas de règles pour le sauvetage des aéronefs — Pas de réglementation de l'aviation sanitaire — Rien de prévu au sujet du régime juridique de l'espace aérien situé au-dessus des mers.

La principale lacune de la Convention de 1919 réside bien dans l'absence chez elle de toutes règles pour la navigation aérienne en temps de guerre (2).

(1) Examen de principe de la Convention du 13 octobre 1919.

(2) Henry-Couännier : IV^e Congrès de législation aérienne, p. 29.

Alors que les Conférences de La Haye de 1899 et de 1907 et les Congrès de l'Institut de Droit International à la même époque, dont le but principal était justement de réglementer la guerre, s'étaient employés à limiter les dangers que feraient courir en cas de conflit, les aéronefs des belligérants aux habitants et aux biens des nations ennemies, la Convention de Paris ne prend aucune mesure à cet égard et mieux même laisse aux Etats toute liberté d'action dans ce cas, son Article 38 stipule en effet qu' « *En cas de guerre les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres* ».

Cette disposition nous paraît donc doublement critiquable car la lacune concernant les mesures à prendre en temps de guerre pouvait très facilement se combler en renvoyant aux règles édictées par d'autres textes internationaux, tels que les Conventions de Genève, La Haye ou Washington, qui ont à plusieurs reprises légiféré sur ce point.

Le texte de 1919 a préféré laisser cette matière à la discrétion complète des Etats, il n'a pas voulu entreprendre ce travail de réglementation peut-être un peu ardu à l'époque mais dont cependant la récente expérience de 1914-1918 avait montré la nécessité par suite des risques si graves que peuvent faire courir les aéronefs, même très loin du lieu des hostilités, et nous permet de déplorer que les rédacteurs de la Convention de Paris aient si légèrement laissé de côté cette question d'intérêt capital.

Henry Couännier (1) qui a signalé cette première la-

(1) Quatrième Congrès de législation aérienne.

cune de la Convention regrette également qu'elle ne consacre aucune de ses dispositions aux vols de nuit. Ici la carence des textes internationaux est générale ; une tentative de réglementation a bien été faite par l'International Law Association, mais elle n'a pas abouti.

Cet essai a été fait à la Conférence de Portsmouth en 1920 où le lieutenant-colonel de Watteville, de l'armée anglaise, remarque l'inconvénient que présentait la liberté laissée aux aéronefs de circuler sans plus d'entraves la nuit que le jour, l'Article 2 de la Convention de Paris ne distingue pas en effet la nuit du jour en ce qui concerne la liberté de passage.

Ne serait-il pas plus rationnel de réglementer davantage la navigation nocturne et de ne l'autoriser par exemple qu'au cas d'accord spécial entre les Etats contractants. Une série d'accords interviendraient ainsi pour spécifier les règles à observer par les aéronefs au cours de leurs vols de nuit.

Les raisons de cette réglementation plus sévère ont-elles besoin d'être soulignées quand la simple observation révèle combien il est plus difficile à un Etat de se prémunir contre les vols nocturnes en temps de paix et le danger en temps de guerre d'un bombardement aérien par surprise.

Mais en 1921 à la réunion de l'International Law Association de La Haye, cette proposition fut retirée par ceux mêmes qui l'avaient faite, ils avaient pensé en effet que supprimer l'aviation de nuit ou la réglementer trop sévèrement conduirait à tuer la moitié de la Navigation aérienne et à lui enlever une de ses utilisations les plus logiques.

Il n'en reste pas moins vrai qu'une réglementation de la circulation aérienne nocturne dans un texte interna-

tional est tout à fait désirable. Il ne serait peut-être pas nécessaire de prévoir pour cela des accords spéciaux entre les contractants, mais il suffirait de prendre quelques dispositions assez précises pour enlever tout caractère plus particulièrement dangereux à la navigation nocturne.

Henry-Couännier (1) avait également signalé les difficultés qui pourraient naître de l'absence, dans la Convention de Paris, de dispositions concernant la responsabilité pour les dommages éventuels causés par les aéronefs à la propriété privée des Etats sous-jacents.

Toutefois, il n'y a à notre avis, pas là véritablement lacune du texte de la Convention de 1919 puisque celle-ci a systématiquement laissé de côté toutes les questions de droit privé aérien. Il serait sans aucun doute souhaitable d'avoir un statut général de la responsabilité aérienne, mais nous pensons qu'une telle réglementation trouverait mieux place dans une Convention spéciale à la matière ou un texte de droit privé aérien.

Le Comité International d'Experts juridiques aérien s'est occupé de mettre sur pied une Convention Internationale pour résoudre ce problème. Il y est parvenu après de nombreuses discussions à sa session de Rome où fut signée, le 29 Mai 1933 par les Plénipotentiaires de presque tous les Etats, la Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface.

Nous manquons également de règles internationales aéronautiques en ce qui concerne la question de compétence, la Convention du 13 Octobre 1919 ne renferme aucune disposition spéciale à ce sujet et le Code de

(1) Quatrième Congrès de législation aérienne, p. 30.

l'Air qui traite à fond cette matière n'a pas valeur de Loi.

Fauchille en 1902 suggérait de donner compétence, pour la répression des armes, à l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, dans tous les cas où il n'y aurait pas eu atteinte à la sécurité ou à la fortune du sous-jacent. Il préconise la même solution en 1911 mais emploie pour cela une formule plus générale lui donnant compétence non seulement en cas de crime mais pour tous les actes passés à bord de l'aéronef.

L'Article 23 du texte primitif de la Convention de Paris traitait assez longuement de la compétence : *Toute personne à bord d'un aéronef doit se conformer aux Lois et Règlements de l'Etat où elle se trouve. En cas de survol sans escale de frontière à frontière toute personne à bord doit se conformer aux Lois et Règlements du pays survolé qui ont pour objet de rendre inoffensif le passage de l'aéronef.*

Les rapports de Droit qui se forment entre personnes à bord d'un aéronef en vol sont régis par la Loi de la Nationalité de l'aéronef.

En cas de crime ou de délit entre personnes à bord d'un aéronef en vol, la Loi de l'Etat survolé n'a compétence que si, commis par l'un des ressortissants de cet Etat, le crime ou délit est suivi au cours du même voyage d'un atterrissage sur le territoire de ce même Etat.

L'Etat survolé a compétence : 1° -- à l'égard de toutes infractions aux Lois de sûreté générale, ainsi qu'aux Lois militaires et fiscales ; 2° — en cas d'infractions aux Règlements relatifs à la navigation aérienne.

L'article 23 réglait donc la matière d'une façon assez précise et en faveur surtout de la Loi du Pavillon, mais à l'inverse de Fauchille, il faisait place à la compétence

de l'Etat survolé dans certains cas nettement déterminés par son dernier alinéa.

Cet Article apparut alors comme une dérogation au principe de souveraineté puisqu'il laissait place pour deux compétences, pour cela on résolut de le supprimer, le principe général de l'Article premier paraissant suffisamment large pour fournir la solution aux problèmes de compétence. Aucune disposition du même genre n'a été insérée pour le remplacer dans la rédaction définitive de la Convention du 13 Octobre 1919 (1).

Celle-ci soumet donc implicitement les aéronefs aux Lois des Etats sous-jacents mais ne règle pas autrement les questions délicates pouvant surgir de cet état de choses.

Cette solution a surtout été critiquée par les partisans de la liberté de la circulation aérienne dont les idées ne peuvent se concilier qu'avec un système de compétence consacrant la Loi du pavillon. L'objection qui a amené la suppression de l'Article 23 en 1919 est toujours valable et il est difficile d'envisager des règles de compétence satisfaisantes sous un régime de souveraineté.

Pourtant devant la gravité de cette lacune ne pourrait-on tenter d'introduire dans le texte de la Convention de Paris quelques règles plus précises que les solutions que l'on peut tirer de l'Article premier tout en restant en conformité avec lui ? Il suffirait de proclamer la compétence territoriale de l'Etat sous-jacent en lui apportant des exceptions suffisamment larges en faveur de la Loi du pavillon.

Une des autres graves lacunes de la Convention de 1919 réside dans l'absence de règles précises sur le sauvetage des aéronefs.

(1) Quatrième Congrès de législation aérienne, p. 27.

Le devoir d'assistance est un des premiers devoirs d'humanité et il a été maintes fois consacré par les textes tant nationaux qu'internationaux ainsi que par la pratique des Etats en l'absence de textes.

En matière aéronautique cette obligation n'est pas sanctionnée de façon suffisante, la Convention de Paris ne contient à ce sujet qu'une disposition incomplète, son Article 23 qui ne traite que des aéronefs perdus en mer; le sauvetage des aéronefs en détresse au-dessus des continents n'est pas prévu par elle, or ces derniers sont exposés aux mêmes dangers que les autres et les accidents sont mêmes plus fréquents pour eux en raison du plus grand développement de la navigation aérienne terrestre à l'heure actuelle.

D'autre part cet Article 23 est insuffisant même pour les aéronefs perdus en mer puisqu'il ne règle en aucune façon les formalités du sauvetage et se contente de renvoyer pour cela aux dispositions du droit maritime. Or, en dehors de l'inconvénient d'avoir à se référer à une autre branche de la science juridique, peut-on appliquer purement et simplement les solutions admises en matière maritime à la navigation aérienne ?

Quels sont les principes du droit maritime auxquels fait allusion l'Article 23 ? Ce sont ceux que consacre la Convention de Bruxelles du 23 Septembre 1903 et qui sont en substance les suivants :

Tout acte de sauvetage donne droit à une rémunération qui ne pourra dépasser la valeur du bien sauvé.

Il n'est rien dû pour le sauvetage des personnes, sauf si cela est prévu par les Lois nationales.

Ceux qui se trouvaient sur les lieux et auront aidé au sauvetage ne pourront recevoir aucune rémunération.

Ces règles sont difficilement applicables aux aéronefs.

La rémunération sera faible pour le sauveteur en raison du peu de valeur du matériel sauvé. De plus il pourra y avoir des complications du fait de la pluralité des sauveteurs puisqu'un seul d'entre eux a droit à la rémunération.

Enfin il peut s'élever d'assez grandes difficultés du fait que certains membres de la Convention de 1919 ne sont pas signataires de la Convention de Bruxelles.

Il semble donc tout à fait désirable que des règles internationales viennent remplacer cette disposition de la Convention de Paris et régler en détail la question du sauvetage.

Certains efforts ont d'ailleurs été faits dans ce sens par des organismes internationaux d'aéronautique.

Le Comité International d'Experts juridiques aérien s'est occupé de la question. A sa session de Budapest en 1930 (1), sa troisième commission a nommé un rapporteur, M. Ripert, avec la mission de rédiger un questionnaire sur le problème ; des experts de différents Etats y ont fourni des réponses sur lesquelles M. Ripert a établi un rapport (2) et mis sur pied un avant-projet de Convention sur la matière du sauvetage des aéronefs qui fut examiné par le C. I. T. E. J. A. sans que l'on puisse arriver à une entente à son sujet.

Ce projet s'inspirait de la Convention de Bruxelles et en douze articles consacrait les principes suivants :

Obligation au sauvetage tant qu'il n'y a pas de danger pour la sécurité du sauveteur. — La distance entre le sauveteur et l'aéronef en perdition doit permettre un secours utile. — L'obligation joue même pour les aéronefs d'Etat. — Les contrats passés entre sauveteur et

(1) R. G. D. A. 1932, p. 360.

(2) V. Giannini : *Saggi di diretto aeronautico*, Ch. 24, p. 331.

sauvé pour fixer la rémunération peuvent être annulés si celle-ci est excessive. — La rémunération est fixée d'après les frais occasionnés au sauveteur et les risques par lui courus et d'après la valeur de l'aéronef. — Elle est due par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef qui peut y faire contribuer les expéditeurs de marchandises. — Une caisse de sauvetage des aéronefs est créée pour le secours aux personnes et le sauvetage du courrier postal. — Une somme forfaitaire est allouée pour cela en dehors du remboursement des frais. — La caisse est alimentée par les propriétaires, les passagers et les expéditeurs ainsi que par l'Etat pour le courrier postal. — La rémunération est payée soit par la Caisse de l'Etat du lieu du sauvetage, soit par celle de l'Etat auquel appartient le sauveteur. — Les actions en rémunération se prescrivent par deux ans. — Avis du sauvetage sera donné à l'autorité publique du lieu où se trouve l'épave ou du port auquel on abordera, cette autorité préviendra celle du lieu de l'immatriculation de l'aéronef sauvé.

Ce projet est insuffisant car il suscite à peu près les mêmes critiques que l'Article 23 de la Convention de Paris et que la Convention de Bruxelles. Il n'a prévu lui aussi que le sauvetage des aéronefs perdus en mer et ne constitue donc pas un progrès assez sensible.

Au cours de sa dix-huitième session de Varsovie, l'International Air Traffic Association a établi un autre projet en 9 articles pour répondre aux critiques formulées contre celui de M. Ripert, où on prévoyait une caisse spéciale de sauvetage et où l'assurance contre les risques de sauvetage et d'assistance était obligatoire ce qui constituait une charge trop lourde pour les compagnies aériennes.

Le projet de l'International Air Traffic Association consacre une série de principes qui sont les suivants :

Obligation à l'assistance en tous lieux, sans que le sauveteur ait à se mettre en péril pour cela. — Il faut que le secours puisse être utile pour que cette obligation joue. — Les aéronefs d'Etat doivent aussi le secours et ont droit à la rémunération. — La Convention fixant la rémunération peut être annulée si celle-ci est excessive. — La rémunération est fixée d'après les frais et risques occasionnés par le sauvetage et d'après la valeur du bien sauvé. — Si le secours a été sollicité, la rémunération est due, même s'il n'y a pas eu de résultats, pour rembourser les frais et avaries occasionnés par le sauvetage. — La rémunération est due par le propriétaire ou l'exploitant qui pourra y faire contribuer les expéditeurs de marchandises. — S'il n'y a eu sauvetage que de personnes, une indemnité de tant par personne sauvée sera versée au sauveteur. — Une assurance spéciale est prévue pour tous les exploitants autres que les concessionnaires de lignes régulières.

Ces projets n'ont pas abouti à un texte définitif, ils sont loin d'être parfaits mais constituent déjà un progrès sensible sur les textes en vigueur et sur les principes du droit maritime difficilement applicables, nous l'avons vu, en matière aérienne.

Ils remplaceraient avantageusement l'Article 23 s'ils étaient introduits dans la Convention aérienne de 1919 qu'ils complèteraient utilement sur ce point par trop négligé par ses rédacteurs.

La Convention du 13 Octobre 1919 a soulevé encore un autre problème, celui de la réglementation de l'aviation sanitaire qu'elle n'a pas résolu.

Aucune protection sanitaire n'est ainsi organisée en

matière aéronautique. Seule la Convention Panaméricaine y consacre quelques dispositions ainsi que certaines Conventions bilatérales et quelques Lois nationales. Notre Convention aérienne étant muette sur ce sujet il serait désirable d'avoir une législation appropriée à cette matière qui revêt une importance toute particulière en ce qui concerne l'aéronautique, l'avion plus que tout autre véhicule, constituant un agent de propagation des épidémies.

Il est cependant difficile d'introduire dans la Convention de Paris les dispositions détaillées qu'exige cette question et on préféra établir de nouveaux textes internationaux pour donner un statut à l'aviation sanitaire.

Ce travail a été entrepris, il y a déjà plusieurs années, par l'Office International d'Hygiène Publique (1), créé à Rome en 1907. En 1929 sa Sous-Commission de quarantaine établit un avant-projet de Convention qui fut adopté par le Comité de l'Office de l'Hygiène publique le 29 Avril 1932.

Ce projet charge les Etats contractants de créer une organisation sanitaire spéciale sans les contraindre à créer des aérodromes sanitaires.

Il prévoit un contrôle sévère qui se traduit par :

1) l'obligation d'une visite sanitaire des aéronefs quand les circonstances l'exigent.

2) le droit d'interdire l'embarquement des personnes présentant les symptômes de maladies infectieuses et de différer leur voyage après avis du médecin.

3) l'interdiction de jeter du haut des aéronefs des objets dangereux pour la santé publique.

4) un régime spécial pour certaines maladies.

(1) V. Ambrosini : Corso di diretto aeronautico.

(2) Kroell : Traité de droit international public aérien.

5) l'établissement d'une surveillance d'incubation des maladies. On renonce au système de la quarantaine et on le remplace par une surveillance durant jusqu'à la fin de la période d'incubation.

Cette Convention a été signée à La Haye le 12 Avril 1933 par les 23 Etats suivants :

Allemagne	Grande-Bretagne
Australie	Grèce
Autriche	Irlande
Belgique	Italie
Egypte	Monaco
Espagne	Nouvelle Zélande
Etats-Unis	Pays-Bas
France	Pologne
Maroc	Roumanie
Tunisie	Suède
Syrie	Union Sud-Africaine
Liberia	

Cette convention pour entrer en vigueur devait recevoir 10 ratifications et attendre pour cela que 120 jours se soient écoulés depuis le dépôt de la dixième ratification.

Au premier avril 1935 les dix ratifications requises ayant été déposées en même temps qu'un certain nombre d'adhésions à la Convention, celle-ci est entrée en vigueur le 1^{er} août 1935 pour les Etats suivants :

Australie	Syrie
Egypte	Tunisie
Grande-Bretagne	Turquie
Liban	Bolivie (adhérent)
Maroc	Brésil (adhérent)
Monaco	Iraq (adhérent)
Pays-Bas	Soudan (adhérent)
Roumanie	Nombreux territoires britanniques (adhérents)

Cette Convention vient donc combler une des grandes lacunes du texte de 1919 et dote l'aviation sanitaire de règles précises quant à son organisation. Il est seulement à regretter que les Etats n'aient pas mis plus d'empressement à ratifier cette Convention et à uniformiser ainsi les mesures isolées qu'ils ont pu prendre chacun en ce qui les concerne.

La Convention du 13 Octobre 1919 est encore en défaut sur un autre point puisqu'elle ne mentionne pas le régime dont elle entend doter l'espace aérien qui domine les mers.

Les Etats sont souverains sur l'air situé au-dessus de leurs territoires et eaux territoriales, au titre de son Article premier qui ne dit rien en ce qui concerne la Haute Mer. Celle-ci étant reconnue par tous comme absolument libre faut-il en conclure que l'atmosphère qui la surplombe l'est aussi ? Cette solution logique pouvant être controversée, il nous semblerait utile de compléter sur ce point l'Article premier de la Convention.

Enfin, certains auteurs ont manifesté le désir de voir introduire dans la Convention de Paris une disposition parallèle à celle de l'Article 43 de la Convention Ibéro-Américaine stipulant que les accords antérieurement conclus par ses membres ne seraient pas annulés par leur entrée dans la Convention de Madrid.

De toutes les insuffisances que nous avons signalées dans le texte de la Convention de Paris, certaines ont été comblées, les autres en partie réparées, mais un grand nombre demeurent encore et nécessiteront de nouvelles améliorations à cette Convention pour qu'elle devienne vraiment le statut unique de la Navigation Aérienne Internationale.

CONCLUSIONS

Peut-on maintenant prédire le rôle que la Convention du 13 octobre 1919 est appelée à jouer dans l'avenir ?

Toutes les craintes qu'avaient pu faire naître l'accueil très froid qui lui fut réservé au moment de sa naissance et les nombreuses critiques qui lui furent dès lors opposées, puisqu'elle a vécu maintenant 16 années au cours desquelles elle s'est solidement établie grâce surtout au mouvement de revision amorcé en 1919 et qui s'est poursuivi jusqu'à cette date.

Groupant à l'origine 21 Etats elle en compte actuellement malgré 3 dénonciations :

Bolivie (août 1923),

Panama (novembre 1930),

Perse (avril 1932).

et le retrait de la Sarre après son rattachement à l'Allemagne, Etat non-membre de la Convention, au début de cette année, 30 Etats qui sont :

- | | |
|---------------------|-------------------------|
| 1. Argentine | 16. Irlande |
| 2. Australie | 17. Japon |
| 3. Belgique | 18. Nouvelle Zélande |
| 4. Bulgarie | 19. Norvège |
| 5. Canada | 20. Pays-Bas |
| 6. Chili | 21. Pologne |
| 7. Danemark | 22. Portugal |
| 8. Espagne | 23. Roumanie |
| 9. Finlande | 24. Siam |
| 10. France | 25. Suède |
| 11. Grande-Bretagne | 26. Suisse |
| 12. Grèce | 27. Tchécoslovaquie |
| 13. Inde | 28. Union sud-africaine |
| 14. Iraq | 29. Uruguay |
| 15. Italie | 30. Yougo-Slavie |

Parmi ces adhésions il en est d'une importance toute particulière, telle que celle de l'Espagne membre d'une Convention rivale qui est venue se joindre le premier janvier 1935 à la Convention de Paris.

Celle-ci se généralise donc et il faut s'en féliciter, cependant elle est loin d'être devenue universelle, des Etats dont l'entrée dans la Convention était le plus hautement désirable en sont restés au dehors, et l'absence de grands Etats tels que l'Allemagne, l'U. R. S. S. et les Etats-Unis d'Amérique est encore à déplorer.

Toutefois les progrès accomplis dans la voie de perfectionnement et de mise au point du texte de 1919 nous permettent d'espérer que s'ils se poursuivrent, ils parviendront à faire disparaître tous les défauts subsistant encore dans la Convention aérienne et susceptibles d'entraver sa généralisation.

L'œuvre de revision de la Convention de Paris, poursuivie avec méthode et de façon à la mettre et à la maintenir au niveau des nécessités actuelles de la navigation aérienne internationale, fera lever les dernières objections des Etats non-membres et rendra un jour possible son application universelle.

Il reste certes beaucoup à faire, nous l'avons vu, mais les très grands progrès déjà réalisés depuis son entrée en vigueur nous permettent de considérer comme possible une œuvre aussi nécessaire.

ANNEXES

ANNEXE I

Accord Franco-Allemand du 26 Juillet 1913 relatif à la Navigation Aérienne

Le Gouvernement français et le Gouvernement allemand ont décidé d'établir d'un commun accord, les règles qui, à titre provisoire, seront appliquées, sur le territoire de chacun des deux Etats, aux aéronefs venant de l'autre pays. Ces règles sont contenues dans les deux lettres dont le texte suit :

Son Excellence Monsieur Jules CAMBON, ambassadeur de la République française à Berlin, à Son Excellence Monsieur de JAGOW, Secrétaire d'Etat à l'Office Impérial des Affaires étrangères.

Berlin, le 26 Juillet 1913.

En me référant aux Conférences récentes au sujet d'un Règlement international de la Navigation aérienne, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence qu'en attendant la conclusion d'une Convention sur cette matière entre un plus grand nombre d'Etats, le Gouvernement de la République française fera appliquer, à dater du 15 août 1913, d'une manière provisoire et à charge de réciprocité, aux aéronefs venant d'Allemagne et pénétrant en France, les règles ci-après :

1° Les aéronefs venant du territoire allemand et appartenant à l'administration militaire ou dont l'équipage se compose en tout ou partie, de militaires en uniforme, ne peuvent circuler au-dessus du territoire français ou y atterrir que sur invitation du Gouvernement français. Toutefois en cas de nécessité, le séjour sur le territoire français ne sera pas refusé aux aéronefs de cette catégorie. Mais, afin d'éviter autant qu'il est possible les cas de ce genre, le Gouvernement allemand donnera aux aéronautes des instructions appropriées. Ces instructions seront communiquées au Gouvernement français. Si un aéronef appartenant à l'administration militaire ou dont l'équipage se compose, en tout ou partie, de militaires en tenue, est entraîné au-dessus du territoire français, il devra faire le signal de détresse, prévu par les règlements français communiqués ainsi qu'il est dit ci-après et opérer son atterrissage aussitôt que possible. Dès qu'il aura atterri, le pilote devra avertir l'autorité française ci-

vile ou militaire la plus proche et décliner, avec pièces justificatives à l'appui, ses nom, prénoms et domicile, ainsi que sa situation militaire. S'il est accompagné, les autres membres de l'équipage devront fournir les mêmes indications. L'autorité ainsi saisie organisera la surveillance nécessaire pour empêcher toute altération, modification ou destruction d'objets ou documents se trouvant à bord ou dont l'équipage serait porteur ; si c'est une autorité civile, elle prévientra immédiatement l'autorité militaire la plus proche. L'autorité militaire saisie procédera, avec le concours de l'autorité civile, s'il y a lieu, par tous les moyens d'investigation qu'elle jugera convenable, à une enquête destinée seulement à vérifier si le cas de nécessité allégué est ou n'est pas justifié. L'équipage de l'aéronef ne pourra s'opposer à une pareille enquête. Si après cet examen il est reconnu que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité militaire demandera à l'officier commandant le personnel militaire de l'aéronef de donner sa parole d'honneur que ni lui-même, ni aucun autre membre de l'équipage n'a dans les limites et au-dessus du territoire français, commis un acte de nature à intéresser la sécurité de l'Etat français (prises de notes, clichés, ou croquis, envoi de communications radiotélégraphiques, etc...).

Puis l'aéronef sera autorisé à repartir pour son pays d'origine. Le départ par la voie des airs pourra avoir lieu dans les conditions qui seront fixées par l'autorité militaire. Dans le cas où le départ de cet aéronef ne peut être immédiat, pendant la durée de son séjour en France, aucune mesure qui ne serait justifiée par la sûreté de l'Etat, la santé publique ou qui aurait pour but de préserver les personnes ou les biens d'un danger immédiat, ne pourra être prise à l'encontre de l'appareil ou de son équipage. S'il n'est pas établi que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité judiciaire sera immédiatement saisie et le Gouvernement français sera avisé. Le Gouvernement allemand communiquera au Gouvernement français les marques distinctives des aéronefs appartenant déjà à l'administration militaire ou qui, avant réception par l'autorité militaire seront montés à titre d'essai par des militaires en uniforme. Ces marques devront être visibles en plein vol et à grande distance.

2° En dehors des zones interdites déterminées par la législation française, la circulation au-dessus du territoire français et l'atterrissage sur ce territoire d'aéronefs n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas de militaires en tenue et qui viennent du territoire allemand sont autorisés sous les conditions suivantes :

a) L'aéronef doit être pourvu d'un permis de navigation délivré par les autorités compétentes allemandes ou par une association habilitée par elles, ainsi que de sa pièce d'immatriculation. Il doit porter des marques distinctives apparentes permettant de l'identifier même pendant le vol ;

b) Le pilote doit être muni d'un brevet d'aptitude délivré par les autorités compétentes allemandes ou par une association habilitée par elles ;

c) Le pilote doit être porteur des pièces établissant sa nationalité, son identité, et sa situation militaire. Tout passager qui l'accompagnera devra être muni des mêmes pièces ;

d) Le pilote devra être muni d'un certificat de sortie délivré par le représentant diplomatique ou consulaire de France, sur présentation des pièces d'identité concernant l'appareil, ainsi que les membres de l'équipage, et après déclaration du but du voyage. L'aéronef de cette catégorie et son équipage devront se soumettre à toutes les obligations de droit commun résultant de la législation générale, de la législation douanière et des règlements aéronautiques en vigueur en France, étant admis cependant que les permis et brevet délivrés à l'aéronef et au pilote venant du territoire allemand auront la même valeur que les pièces correspondantes délivrées en France. En cas de nécessité, le séjour sur le territoire français ne sera pas refusé aux aéronefs venant de l'Allemagne, n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas de militaires en tenue, même si les conditions précitées ne sont pas remplies. Toutefois, ces aéronefs devront, le plus tôt possible, atterrir et avertir l'autorité civile la plus proche. Du reste, ces aéronefs seront traités d'après les lois françaises.

3° Dans tous les cas où un aéronef, venant du territoire allemand, atterrira sur le territoire français, les autorités françaises prendront les mesures nécessaires d'accord, s'il y a lieu, avec l'équipage de l'aéronef, pour assurer dans toute la mesure du possible, la conservation de l'appareil et la sécurité de l'équipage. Le Gouvernement français communiquera au Gouvernement allemand, à charge de réciprocité, tous les règlements relatifs à la circulation aérienne. Les présentes décisions seront établies sous conditions de réciprocité. Elles cesseront d'être en vigueur dès que le Gouvernement français en aura informé le Gouvernement allemand.

Je saisis cette occasion pour renouveler à Votre Excellence, les assurances de ma très haute considération.

Signé : Jules CAMBON.

Son Excellence Monsieur de JAGOW, Secrétaire d'Etat à l'Office Impérial des Affaires étrangères, à Son Excellence Monsieur Jules CAMBON, Ambassadeur de la République française à Berlin.

(Traduction)

Berlin, le 26 Juillet 1913.

Le soussigné a l'honneur, conformément aux conversations précédentes relatives à un Règlement international de la Navigation aérienne, de faire connaître à Son Excellence Monsieur Jules CAMBON, Ambassadeur de la République française, que le Gouvernement impérial allemand, en attendant la conclusion d'un accord à ce sujet entre un plus grand nombre d'Etats, mettra en vigueur, à partir du 15 août 1913 et à charge de réciprocité, les dispositions suivantes concernant les aéronefs venant de France en Allemagne :

1° Les aéronefs venant du territoire français et appartenant à l'administration militaire ou dont l'équipage se compose, en tout ou partie, de militaires en uniforme, ne peuvent circuler au-dessus du territoire allemand ou y atterrir que sur invitation du Gouvernement allemand. Toutefois, en cas de nécessité, le séjour sur le territoire allemand ne sera pas refusé aux aéronefs de cette catégorie. Mais afin d'éviter autant qu'il est possible les cas de ce genre, le Gouvernement français donnera aux aéronefs des instructions appropriées. Ces instructions seront communiquées au Gouvernement allemand. Si un aéronef, appartenant à l'administration militaire ou dont l'équipage se compose, en tout ou partie, de militaires en tenue, est entraîné au-dessus du territoire allemand, il devra faire le signal de détresse prévu par les règlements allemands, qui devront être communiqués au Gouvernement français, ainsi qu'il est dit ci-après, et opérer son atterrissage aussitôt que possible. Dès qu'il aura atterri, le pilote devra avertir immédiatement l'autorité allemande civile ou militaire la plus proche et décliner, avec pièces justificatives à l'appui, ses nom, prénoms et domicile, ainsi que sa situation militaire. Les personnes qui l'accompagneraient éventuellement devront fournir les mêmes indications. L'autorité ainsi saisie de l'incident prendra les mesures de surveillance nécessaires pour empêcher toute altération, modification ou destruction d'objets ou documents se trouvant à bord ou dont l'équipage serait porteur ; si c'est une autorité civile elle prévientra immédiatement l'autorité militaire la plus proche. L'autorité militaire saisie procédera, avec le concours de l'autorité civile, s'il

y a lieu, par tous les moyens d'investigation qu'elle jugera convenables, à une enquête destinée seulement à vérifier si le cas de nécessité allégué est ou n'est pas justifié. L'équipage de l'aéronef ne pourra s'opposer à une pareille enquête. Si, après cet examen, il est reconnu que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité militaire demandera à l'officier commandant le personnel militaire de l'aéronef de donner sa parole d'honneur que ni lui-même, ni aucun autre membre de l'équipage n'a, sur le territoire allemand et au-dessus de ce territoire, commis un acte de nature à intéresser la sécurité de l'Empire allemand (prise de notes, clichés ou croquis, envoi de communications radiotélégraphiques, etc...).

Puis l'aéronef sera autorisé à repartir pour son pays d'origine. Le départ par la voie des airs pourra avoir lieu dans les conditions qui seront fixées par l'autorité militaire. Dans le cas où le départ de cet aéronef ne peut être immédiatement effectué, pendant la durée de son séjour en Allemagne aucune mesure qui ne serait pas justifiée par la sûreté de l'Etat, la santé publique ou qui n'aurait pas pour but de préserver les personnes ou les biens d'un danger immédiat, ne pourra être prise à l'encontre de l'appareil ou de son équipage. S'il n'est pas établi que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité judiciaire sera immédiatement saisie et le Gouvernement allemand sera avisé. Le Gouvernement français communiquera au Gouvernement allemand les marques distinctives des aéronefs appartenant déjà à l'administration militaire ou qui avant la réception par l'autorité militaire, seront montés, à titre d'essai par des militaires en uniforme. Ces marques devront être visibles même en plein vol et à une grande distance.

2° En dehors des zones interdites déterminées par les règlements allemands, la circulation au-dessus du territoire allemand et l'atterrissage sur ce territoire d'aéronefs en provenance du territoire français n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas de militaires en tenue sont autorisés sous les conditions suivantes :

a) L'aéronef doit être pourvu d'un permis de navigation délivré par les autorités compétentes françaises ou par une association habilitée par elles, ainsi que de sa pièce d'immatriculation. Il doit porter des marques distinctives apparentes permettant de l'identifier même durant son vol ;

b) Le pilote doit être muni d'un brevet d'aptitude délivré par

les autorités compétentes françaises ou par une association habilitée par elles ;

c) Le pilote doit être porteur des pièces établissant sa nationalité, son identité et sa situation militaire. Toute personne qui l'accompagnera devra être munie des mêmes pièces ;

d) Le pilote devra être muni d'un certificat de sortie délivré par le représentant diplomatique ou consulaire d'Allemagne, sur présentation des pièces d'identité concernant l'appareil, ainsi que les membres de l'équipage et après déclaration du but du voyage. L'aéronef de cette catégorie et son équipage devront se soumettre à toutes les obligations de droit commun résultant de la législation générale, des règlements douaniers et des règlements spéciaux sur la navigation aérienne en vigueur en Allemagne, étant admis cependant que les permis et brevet délivrés à l'aéronef et au pilote venant du territoire français auront la même valeur que les pièces correspondantes délivrées en Allemagne. En cas de nécessité, le séjour sur le territoire allemand ne sera pas refusé aux aéronefs venant de la France, n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas de militaires en tenue, même si les conditions précitées ne sont pas remplies. Toutefois, ces aéronefs devront, le plus tôt possible atterrir et avertir l'autorité civile la plus proche. Pour le reste, ces aéronefs seront traités d'après les règlements allemands.

3° Dans tous les cas où un aéronef venant du territoire français atterrira sur le territoire allemand, les autorités allemandes prendront les mesures nécessaires, d'accord s'il y a lieu avec l'équipage de l'aéronef, pour assurer, dans toute la mesure du possible, la conservation de l'appareil et la sécurité de l'équipage. Le Gouvernement allemand communiquera au Gouvernement français, à charge de réciprocité, tous les renseignements relatifs à la circulation aérienne. Les présentes dispositions sont établies sous condition de réciprocité. Elles cesseront d'être en vigueur dès que le Gouvernement allemand en aura informé le Gouvernement français.

Le soussigné saisit cette occasion pour renouveler à Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur de la République française les assurances de sa haute considération.

Signé : JAGOW.

ANNEXE II

Protocole du 1^{er} Mai 1920

Les Hautes Parties Contractantes se déclarent prêtes à accorder, sur la demande des Etats signataires ou adhérents intéressés et seulement dans les cas où ils jugeront les raisons invoquées dignes d'être prises en considération, des dérogations à l'article 5 de la Convention.

Les demandes seront adressées au Gouvernement de la République Française, qui les communiquera à la Commission internationale de navigation aérienne prévue à l'article 34 de la Convention.

La Commission internationale de navigation aérienne examinera chaque demande, qui ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents.

Chaque dérogation accordée devra, avant de porter effet, être expressément acceptée par les Etats contractants.

La dérogation accordée aura pour effet d'autoriser l'Etat contractant qui en sera bénéficiaire à admettre la circulation au-dessus de son territoire des aéronefs d'un ou de plusieurs Etats non contractants désignés et seulement pour une période de temps limitée fixée dans le texte de la décision accordant la dérogation.

A l'expiration de cette période, la dérogation sera renouvelée par tacite reconduction pour une période de même durée à moins que l'un des Etats contractants ne déclare s'y opposer.

En outre les Hautes Parties Contractantes décident de fixer au 1^{er} juin 1920 l'expiration du délai de signature du présent Protocole et, en raison de la connexité du présent Protocole avec la Convention du 13 octobre 1919, de proroger, jusqu'à cette date, le délai de signature de ladite Convention.

Fait à Paris, le premier mai mil neuf cent vingt, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les Archives du Gouvernement de la République française, et dont des copies authentiques seront remises aux Etats contractants.

Ledit exemplaire, daté comme il est dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au premier juin mil neuf cent vingt inclusivement.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole dont les textes français, anglais et italiens auront même valeur.

ANNEXE III

Protocole du 25 octobre 1922

La Commission internationale de navigation aérienne a, au cours de sa deuxième session, réunie à Londres sous la présidence de M. le Général Sir W. Sefton Brancker, assisté de M. Albert Roper, Secrétaire général, approuvé dans sa séance du 25 octobre 1922, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, une modification à l'article 5 de ladite Convention qui sera rédigé comme suit, en français, en anglais et en italien :

Art. 5. — Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants, à moins qu'il n'ait conclu une Convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette Convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses annexes. Cette Convention particulière sera communiquée à la Commission internationale de navigation aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants.

Les soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, la modification ci-dessus, qui est proposée à l'acceptation définitive des Etats contractants.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement parties contractantes à la Convention ; il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Il entrera en vigueur dès que les Etats actuellement parties contractantes à la Convention auront effectué le dépôt de leurs ratifications.

Les Etats qui deviendront parties contractantes à la Convention pourront adhérer au présent Protocole.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire général à tous les Etats contractants ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

Fait à Londres, le vingt-sept octobre mil neuf cent vingt-deux, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives de la Commission.

S.-W. BRANCKER, *Major général,*

Président de la deuxième session de la C.I.N.A.

Albert ROPER,

Secrétaire général de la C.I.N.A.

ANNEXE IV

Protocole du 30 juin 1923, relatif à un amendement à l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919.

La Commission internationale de navigation aérienne a, au cours de sa quatrième session, réunie à Londres sous la présidence de M. le général Sir W. Sefton Brancker, assisté de M. Albert Roper, secrétaire général, approuvé, dans sa séance du 30 juin 1923, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, des modifications à certains alinéas de l'article 34 de ladite Convention qui sera rédigé comme suit, en français, en anglais et en italien :

Art. 34. — Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations et composée de :

Deux représentants pour chacun des Etats suivants : Etats-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon.

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions Britannique et pour l'Inde.

Un Représentant pour chacun des autres Etats contractants.

Chaque Etat représenté à la Commission (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin pour un Etat) aura chacun une voix.

La Commission internationale de navigation aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenables. Sa première réunion aura lieu à Paris. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

a) Recevoir des propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention ; notifier les changements adoptés ;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention ;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des Annexes A à G ;

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale ;

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne ;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'annexe F₂ ;

g) Donner des Avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des annexes pourra être apportée par la Commission internationale de navigation aérienne lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents : *Cette majorité doit, en outre, comprendre au moins trois des cinq Etats suivants : Etats-Unis d'Amérique, Empire Britannique, France, Italie, Japon.* Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission internationale de navigation aérienne à tous les Etats contractants.

Toute codification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission internationale de navigation aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission internationale de navigation aérienne seront supportés par les Etats contractants ; *le total en sera réparti à raison de deux parts pour les Etats-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon et d'une part pour chacun des autres Etats.*

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

Les soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, les modifications ci-dessus, qui sont proposées à l'acceptation définitive des Etats contractants.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement parties contractantes à la Convention ; il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Il entrera en vigueur dès que les Etats actuellement parties contractantes à la Convention auront effectué le dépôt de leurs ratifications.

Les Etats qui deviendront parties contractantes à la Convention pourront adhérer au présent Protocole.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire général à tous les Etats contractants ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

Fait à Londres, le trente juin mil neuf cent vingt trois, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives de la Commission.

W.-S. BRANCKER, *Major général,*
Président de la quatrième session de la C.I.N.A.

Albert ROPER,
Secrétaire général de la C.I.N.A.

ANNEXE V

Convention Ibéro-Américaine relative à la navigation aérienne intervenue entre l'Espagne, l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, la Colombie, Cuba, Costa-Rica, le Chili, la République dominicaine, l'Equateur, le Salvador, le Guatemala, le Mexique, le Nicaragua, Panama, le Paraguay, le Pérou, le Portugal, l'Uruguay et le Venezuela.

Les représentants des Etats énumérés ci-dessus, réunis en un premier Congrès ibéro-américain d'aéronautique, tenu à Madrid pendant le mois d'octobre 1926, ont, d'un commun accord, arrêté les dispositions suivantes :

CHAPITRE PREMIER

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article premier. — Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire.

Art. 2. — Chaque Etat contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres Etats contractants, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Les règles établies par un Etat contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

Art. 3. — Chaque Etat contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissants aux autres Etats contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Dans ce cas, l'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus possibles et notifiés aux autres Etats contractants.

Art. 4. — Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prévu au paragraphe 17 de l'annexe D et devra atterrir, en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodomes de l'Etat indûment survolé.

CHAPITRE II

NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Art. 5. — Les Etats contractants auront complète liberté pour permettre ou prohiber la circulation, au-dessus de leur territoire, des aéronefs possédant la nationalité d'un Etat non contractant.

Art. 6. — Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont immatriculés, conformément aux prescriptions de la section I de l'annexe A.

Art. 7. — Les aéronefs ne seront immatriculés dans un des Etats contractants que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet Etat.

Aucune Société ne pourra être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le Président de la Société et les deux tiers au moins des administrateurs ont cette même nationalité et si la Société satisfait à toutes autres conditions qui pourraient être prescrites par les lois dudit Etat.

Si quelque Etat ibéro-américain, signataire de la Convention, trouve que les conditions exigées par le présent article pour déterminer la nationalité d'un aéronef sont incompatibles avec les dispositions de sa propre législation intérieure, il pourra formuler en un protocole additionnel à la Convention la réserve correspondante.

L'Etat qui aura fait cette réserve réglera librement l'immatriculation de ses aéronefs et le survol de son territoire y compris les eaux territoriales, mais en aucun cas il ne pourra accorder aux autres Etats signataires ou adhérents les avantages prévus dans cette Convention, si ce n'est pour les aéronefs réunissant toutes les conditions expressément définies dans les paragraphes 1 et 2 du présent article.

Art. 8. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

Art. 9. — Les Etats contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois, à la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne prévue à l'article 34, des copies des inscriptions et radiations d'inscriptions effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent.

Art. 10. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, dans les conditions prévues à l'annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

CHAPITRE III

CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET BREVETS D'APTITUDE

Art. 11. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, dans les conditions prévues à l'annexe B, être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

Art. 12. — Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et les autres membres du personnel de bord d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés dans les conditions prévues à l'annexe E, ou rendus exécutoire par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

Art. 13. — Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, et établis conformément aux règles fixées par les annexes B et E et, dans la suite, par la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne, seront reconnus valables par les autres Etats.

Chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

Art. 14. — Aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

Tout aéronef affecté à un transport public et susceptible de recevoir au moins dix personnes, devra être muni d'appareils de télégraphie sans fil (émission et réception), lorsque les modalités d'emploi de ces appareils auront été déterminées par la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne.

Cette Commission pourra ultérieurement étendre l'obligation

du port d'appareils de télégraphie sans fil à toutes autres catégories d'aéronefs, dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

CHAPITRE IV

ADMISSION A LA NAVIGATION AÉRIENNE AU-DESSUS D'UN TERRITOIRE ÉTRANGER

Art. 15. — Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'annexe D.

Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre Etat doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur l'un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les Etats contractants à la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants.

L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés.

Art. 16. — Chaque Etat contractant aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

Ces réserves et restrictions seront immédiatement publiées et communiquées à la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne qui les notifiera aux autres Etats contractants.

Art. 17. — Les aéronefs ressortissant à un Etat contractant ayant établi des réserves et restrictions conformément à l'article 16, pourront se voir opposer les mêmes réserves et restrictions dans tout autre Etat contractant même si ce dernier Etat n'impose pas ces réserves et restrictions aux autres aéronefs étrangers.

Art. 18. — Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un Etat contractant, y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie ou séquestre pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu du séquestre.

CHAPITRE V

RÈGLES A OBSERVER AU DÉPART EN COURS DE ROUTE ET L'ATERRISSAGE

Art. 19. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de :

- a) Un certificat d'immatriculation conformément à l'annexe A ;
- b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'annexe B ;
- c) Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'annexe E ;
- d) S'il transporte des passagers : la liste nominale de ceux-ci ;
- e) S'il transporte des marchandises : les connaissements et le manifeste ;
- f) Les livres de bord, conformément à l'annexe C ;
- g) S'il est muni d'appareil de télégraphie sans fil : la licence prévue à l'article 14.

Art. 20. — Les livres de bord seront conservés pendant deux ans à dater de la dernière inscription qui y aura été portée.

Art. 21. — Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

Art. 22. — Les aéronefs des Etats contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

Art. 23. — Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé, sauf Convention contraire, par les principes du droit maritime.

Art. 24. — Tout aérodrome d'un Etat contractant, s'il est ouvert moyennant paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux sera ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants.

Pour chacun de ces aérodromes, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

Art. 25. — Chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire ainsi que tous aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements prévus à l'annexe D.

Chacun des Etats contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants.

CHAPITRE VI

TRANSPORTS INTERDITS

Art. 26. — Le transport par aéronefs des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la navigation internationale. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter des articles de cette nature d'un point à un autre du territoire d'un même Etat contractant.

Art. 27. — Chaque Etat peut, en matière de navigation aérienne, interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques. Toute réglementation de ce genre devra être immédiatement notifiée à la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne, qui communiquera cette information aux autres Etats contractants.

Art. 28. — Pour des raisons d'ordre public, le transport des objets autres que ceux mentionnés aux articles 26 et 27 pourra être soumis à des restrictions par tout Etat contractant. Cette réglementation devra être immédiatement notifiée à la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

Art. 29. — Toutes les restrictions mentionnées à l'article 28 doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

CHAPITRE VII

AÉRONEFS D'ETAT

Art. 30. — Seront considérés comme aéronefs d'Etat :

- a) Les aéronefs militaires ;
- b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'Etat, tel que : Postes, Douanes, Police.

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'Etat, autres que les aéronefs militaires, de Douane ou de Police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis, de ce chef à toutes les dispositions de la présente Convention.

Art. 31. — Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire.

Art. 32. — Aucun aéronef militaire d'un Etat contractant ne devra survoler le territoire d'un autre Etat contractant ni y atterrir, s'il n'en a reçu l'autorisation spéciale. Dans ce cas l'aéronef militaire, à moins de stipulation contraire, jouira en principe, des privilèges habituellement accordés aux bâtiments de guerre étrangers.

Un aéronef militaire forcé d'atterrir, ou requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun des privilèges prévus à l'alinéa 1^{er}.

Art. 33. — Des arrangements particuliers, conclus séparément entre les Etats, détermineront dans quels cas les aéronefs de Police et de Douane pourront être autorisés à passer la frontière. En aucun cas, ils ne bénéficieront des privilèges prévus à l'article 32.

CHAPITRE VIII

COMMISSION IBÉRO-AMÉRICAINNE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Art. 34. — Il sera institué, sous le nom de Commission ibéro-américaine de navigation aérienne, une Commission internationale permanente (une phrase supprimée) composée d'un représentant pour chacun des Etats contractants.

Chacun des Etats aura une voix.

La Commission ibéro-américaine de navigation aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenables. Sa première réunion aura lieu à Madrid. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement espagnol aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

a) Recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention ; notifier les changements adoptés.

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention ;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes ;

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale ;

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical intéressant la navigation aérienne ;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne ;

g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen ;

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des annexes pourra être *adoptée* par la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois-quarts du total *absolu* des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents (une phrase supprimée). Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée par la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucun modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total *absolu* des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne seront supportés par *l'Etat où elle se réunira*.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS FINALES

Art. 35. — Les Hautes Parties Contractants s'engagent, chacune en ce qui la concerne, à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à :

a) La centralisation et la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes ou spéciales ;

b) La publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques ;

c) L'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, l'établissement des stations radiotélégraphiques nécessaires ainsi que l'observation des règlements radiotélégraphiques internationaux.

Art. 36. — Les dispositions relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, *feront l'objet d'un accord particulier et, en attendant, seront régies par les lois et règlements établis dans chaque Nation.*

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'opposant à ce que les Etats contractants concluent, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'Etat à Etat, relativement aux douanes, à la police, aux postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne. Ces Protocoles devront être immédiatement notifiés à la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

Art. 37. — En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé (une phrase supprimée) par voie d'arbitrage.

Si les parties ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procéderont comme suit :

Chacune des parties nommera un arbitre, et les arbitres se réuniront pour désigner le surarbitre. Si les arbitres ne peuvent se mettre d'accord les parties désigneront chacune un Etat tiers et les Etats tiers ainsi désignés procéderont à la nomination du surarbitre, soit d'un commun accord soit en proposant chacun un nom, puis en laissant au sort le soin de choisir entre eux.

Les dissentiments relatifs aux règlements techniques annexés à la présente Convention seront réglés par la Commission ibéro-américaine de navigation aérienne, à la majorité des voix.

Au cas où le différend porterait sur la question de savoir si l'interprétation de la Convention elle-même, ou celle d'un des règlements est engagée, il appartiendra au tribunal arbitral prévu au paragraphe 1^{er} du présent article de statuer souverainement.

Art. 38. — En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

Art. 39. — Les dispositions de la présente Convention sont complétées par les annexes qui, sous réserve de la disposition de l'article 34, alinéa c), ont la même valeur et entreront en vigueur en même temps que la Convention elle-même.

Art. 40. — Les territoires et les ressortissants des pays de protectorat ou des territoires administrés au nom de la Société des Nations seront, aux fins de la présente Convention, assimilés aux territoires et aux ressortissants de l'Etat protecteur ou mandataire.

Art. 41. — Les Etats qui ne sont pas ibéro-américains pourront être admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gou-

vernement espagnol et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents.

Art. 42. — En cas de dénonciation de la Convention, cette dénonciation devra être notifiée au Gouvernement espagnol qui en donnera communication aux autres Parties Contractantes. Elle n'aura d'effet qu'un an au moins après ladite notification et vaudra seulement au regard de la Puissance qui y aura procédé.

La présente Convention sera ratifiée.

Chaque Puissance adressera sa ratification au Gouvernement espagnol, par les soins duquel il en sera donné avis aux autres Puissances signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du Gouvernement espagnol.

La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque Puissance signataire, vis-à-vis des autres Puissances ayant déjà ratifié, quarante jours après le dépôt de sa ratification.

Art. 43. — *La signature de la présente Convention n'implique pas l'annulation des accords conclus sur la même matière, dans les Conventions antérieures, par les Etats ibéro-américains contractants.*

Fait à Madrid, le premier novembre mil neuf cent vingt-six, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Gouvernement espagnol et dont les copies authentiques seront remises aux Etats contractants. Ledit exemplaire, daté comme il a été dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au premier février mil neuf cent vingt-sept inclusivement.

En foi de quoi ont signé la présente Convention :

Pour l'Espagne :

José de YANGUAS, *ministre d'Etat.*

Juan F. de CARDENAS, *délégué.*

Signent *ad référendum* :

Pour l'Argentine : Carlos de ESTREDA.

Pour la Bolivie : J.-E. GUERRA.

Pour le Brésil : Hippolyte ALVES DE L'ARAUJO.

Pour la Colombie : Guillermo CAMACHO CARRIZOSA.

Pour Costa-Rica : Adriano M. LANUZA.

Pour Cuba : M.-G. KOHLY.

Pour le Chili : E. RODRIGUEZ MENDOZA.

Pour la République Dominicaine : Oswaldo BAZIL.

Pour l'Equateur : Hipolito de MOZONCILLO.

Pour le Salvador : R. SCHONENBERG.

Pour le Guatémala : E. TRAUMANN.

Pour le Honduras : Luis de FIGUEROA.

Pour le Mexique : Enrique GONZALEZ MARTINEZ.

Pour le Nicaragua : M. Ig. TERAN.

Pour le Panama : M. LASSO DE LA VEGA.

Pour le Paraguay :

Pour le Pérou : E.-S. LEGUIA.

Pour le Portugal : Joao Carlos de MELLO BARRETO.

Pour l'Uruguay :

Pour le Vénézuéla : Alberto URBANEJA.

ANNEXE VI

Convention Pan-Américaine relative à l'aviation commerciale

Article premier. — Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Art. 2. — La présente Convention s'applique exclusivement aux aéronefs privés.

Art. 3. — Seront considérés comme aéronefs d'Etat :

a) Les aéronefs militaires et navals ;

b) Les aéronefs utilisés exclusivement par un service d'Etat, comme les Postes, les Douanes, et la Police.

Tout autre aéronef sera considéré comme aéronef privé.

Tous les aéronefs d'Etat autres que les aéronefs de l'armée, de la marine, de la douane et de la police seront considérés comme aéronefs privés et comme tels seront soumis aux dispositions de la présente Convention.

Art. 4. — Chaque Etat contractant s'engage à accorder, en temps de paix aux aéronefs privés des autres Etats contractants, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées. Les règles établies par un Etat contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, doivent être appliquées sans distinctions de nationalité.

Art. 5. — Chaque Etat contractant a le droit, pour des raisons qu'il estime être d'ordre public, d'interdire le survol de zones déterminées de son territoire aux aéronefs ressortissants aux autres Etats contractants et aux aéronefs nationaux appartenant à des particuliers utilisés par un service d'aviation commerciale internationale, sous réserve qu'aucune distinction ne sera faite à cet égard entre ses propres aéronefs privés se livrant à ce commerce international et les aéronefs correspondants des autres Etats contractants. Chaque Etat contractant peut, en outre, prescrire l'itinéraire à suivre au-dessus de son territoire par les aéronefs des autres Etats, sauf dans les cas de force majeure qui seront régis conformément aux dispositions de l'article 18 de la présente Convention. Chaque Etat devra publier à l'avance

et notifier aux autres Etats contractants les itinéraires et la situation et l'étendue des zones interdites.

Art. 6. — Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, ou dès que les signaux convenus l'en avertiront, d'atterrir le plus tôt possible, en dehors de ladite zone, sur l'aérodrome le plus proche de la zone interdite indûment survolée et considérée par l'Etat sous-jacent comme un aérodrome international.

Art. 7. — Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés et ils ne peuvent être valablement immatriculés dans plusieurs Etats.

L'inscription sur les registres et le certificat d'immatriculation doivent contenir une description de l'aéronef et mentionner le numéro ou toute autre marque d'identification donnée par le constructeur de l'appareil, les marques d'immatriculation et de nationalité, le nom de l'aérodrome qui lui sert de port d'attache et les nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire, ainsi que la date d'immatriculation.

Art. 8. — L'immatriculation des aéronefs visés dans l'article précédent sera faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque Etat contractant.

Art. 9. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra porter une marque distinctive de nationalité ; les différents Etats contractants se mettront d'accord sur la nature de cette marque, communication en sera faite à l'Union pan-américaine et aux autres Etats contractants.

Art. 10. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra porter sous la garde du commandant :

a) Un certificat d'immatriculation dûment légalisé, conformément aux lois de l'Etat où il est immatriculé ;

b) Un certificat de navigabilité, comme il est prévu à l'article 12 ;

c) Les brevets d'aptitude du commandant, des pilotes, des mécaniciens et de l'équipage, comme il est prévu à l'article 13 ;

d) S'il transporte des passagers : une liste nominale, avec leurs adresse et leur nationalité ;

e) S'il transporte des marchandises : les connaissements et les manifestes et tous autres documents exigés par les lois douanières et les règlements de chaque Etat.

f) Les livres de bord.

g) S'il est muni d'appareil de télégraphie : la licence correspondante.

Art. 11. — Chaque Etat contractant devra transmettre à chaque

Etat partie à la présente Convention et à l'Union pan-américaine une copie de toutes les inscriptions et radiations d'inscriptions relatives aux aéronefs affectés à la navigation internationale entre les différents Etats contractants.

Art. 12. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale (entre les différents Etats contractants) doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré par l'Etat dont il possède la nationalité.

Ce document certifiera aux Etats où l'aéronef doit opérer que, dans l'opinion de l'autorité ayant délivré le certificat, l'aéronef remplit les conditions de navigabilité exigées par chacun des Etats mentionnés dans ce certificat.

Le commandant de l'aéronef doit constamment avoir le certificat sous sa garde et il le soumettra à l'inspection et à la vérification des autorités de l'Etat visité par le dit aéronef.

Chacun des Etats contractants devra communiquer aux autres Etats parties à la présente Convention et à l'Union pan-américaine ses règlements relatifs à la navigabilité de ses aéronefs ainsi que les modifications qui y seront apportées.

Quoique les Etats reconnaissent en principe que l'aéronef de chacun des Etats contractants aura la liberté de se livrer au commerce aérien avec les autres Etats contractants, sans être soumis au régime de délivrance des licences en vigueur avec les Etats où il opère, chacun des Etats contractants mentionnés dans le certificat de navigabilité d'un aéronef étranger, quand l'inspection par une commission dûment autorisée de cet Etat montre que l'aéronef, au moment de l'inspection, n'est pas dans des conditions raisonnables de navigabilité, conformément aux exigences normales des lois et des règlements de cet Etat relatifs à la sécurité publique.

Dans ces cas ledit Etat peut refuser de permettre à l'aéronef la continuation de son voyage aérien au-dessus de son territoire jusqu'à ce qu'il soit satisfait, en ce qui concerne la sécurité publique, de la navigabilité de l'aéronef, et il notifiera immédiatement son action à l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, et à l'Union pan-américaine.

Art. 13. — Le commandant de l'aéronef, les pilotes, les mécaniciens et les autres membres de l'équipage à bord d'un aéronef se livrant à la navigation internationale entre plusieurs Etats contractants devront, conformément aux lois de chaque Etat, être munis d'un brevet d'aptitude délivré par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

Ce ou ces brevets indiqueront que chaque pilote a non seulement rempli les conditions exigées par l'Etat qui les a délivrés, mais encore qu'il a passé avec succès un examen portant sur les règles de la circulation en vigueur dans les autres Etats contractants qu'il a l'intention de survoler. Les prescriptions relatives à la forme de ces documents seront les mêmes pour tous les Etats contractants et seront rédigés dans leurs langues, et, à cet effet, l'Union par-américaine est chargée de prendre les mesures nécessaires auprès des Etats contractants.

Ce ou ces brevets resteront en la possession du commandant de l'aéronef aussi longtemps que leurs titulaires, pilotes, mécaniciens et autres membres du personnel de conduite seront employés sur l'aéronef.

Lorsque ce brevet leur sera restitué, une copie authentique en sera conservée dans les dossiers de l'aéronef.

Ce ou ces brevets pourront en tout temps être examinés par les représentants dûment autorisés de tout Etat visité.

Chacun des Etats contractants devra communiquer aux autres Etats parties à la présente Convention et à l'Union pan-américaine ses règlements relatifs à la délivrance desdits brevets et il devra de temps en temps notifier les modifications apportées.

Art. 14. — Chacun des Etats contractants devra reconnaître la validité des brevets d'aptitude du commandant, des pilotes, des ingénieurs et des autres membres de l'équipage d'un aéronef, délivrés conformément aux lois et règlements d'autres Etats contractants.

Art. 15. — Le transport, par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la navigation aérienne internationale. Il ne sera donc permis à aucun aéronef étranger ou national autorisé à se livrer au trafic international, de transporter des articles de cette nature, soit entre les points situés sur le territoire d'un Etat contractant, soit en passant par ces points même simplement en transit.

Art. 16. — Chaque Etat peut interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques par des aéronefs possédant la nationalité d'autres Etats contractants. Les règlements relatifs à cette matière qui seront adoptés par chaque Etat seront communiqués aux autres Etats contractants et à l'Union pan-américaine.

Art. 17. — Pour des raisons d'ordre public ou par suite d'interdictions légales, le transport dans la navigation internationale d'objets autres que ceux mentionnés dans les articles 15 et 16 pourra être soumis à des restrictions par tout Etat con-

tractant. Ces restrictions seront immédiatement notifiées aux autres Etats contractants et à l'Union pan-américaine.

Toutes les restrictions mentionnées dans le présent article doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs étrangers et nationaux se livrant à la navigation internationale.

Art. 18. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale, dès qu'il passe à travers l'atmosphère d'un Etat contractant avec l'intention d'atterrir dans cet Etat, le fera sur l'aérodrome douanier correspondant, sauf dans les cas mentionnés dans l'article 19, et dans le cas de force majeure dont la preuve devra être faite.

Tout aéronef se livrant à la navigation internationale devra, avant de prendre son départ sur le territoire d'un Etat contractant où il a atterri, obtenir l'autorisation exigée à cet effet par les lois de cet Etat aux aérodromes d'arrivée et de départ.

Lorsque les lois ou règlements d'un Etat contractant l'exigent, aucun aéronef ne pourra légalement franchir la frontière de son territoire ou en partir en des points autres que ceux autorisés préalablement par cet Etat comme aérodromes internationaux et où l'atterrissage sera obligatoire à moins de permis spécial, notifié préalablement aux autorités dudit aérodrome et délivré par les autorités compétentes dudit Etat ; ce permis indiquera clairement les marques distinctives que l'aéronef est tenu de rendre visibles, quand il en est requis, de la façon dont il aura été préalablement convenu dans ledit permis.

Dans le cas où, pour une raison quelconque, après avoir franchi la frontière d'un Etat contractant, un aéronef d'un autre Etat atterrit ailleurs qu'à l'aérodrome désigné comme aérodrome d'arrivée dans cet Etat, le commandant de l'aéronef devra prévenir immédiatement l'autorité compétente la plus proche et attendre, avec l'équipage, les passagers et les marchandises, au point d'atterrissage, jusqu'à la régularisation de l'arrivée par l'autorité compétente, à moins d'impossibilité, pendant vingt-quatre heures, de ne pouvoir communiquer avec cette autorité.

Tout aéronef ressortissant d'un Etat contractant qui survole le territoire d'un autre Etat contractant sera tenu d'atterrir dès qu'il en aura été requis par les signaux réglementaires quand, pour une raison quelconque il y aura nécessité de le faire.

Dans les cas visés par le présent article, l'aéronef, le commandant de l'aéronef, l'équipage, les passagers et les marchandises seront soumis à l'inspection que les représentants dûment autorisés de l'Etat sous-jacent pourront faire conformément à

ses lois et relativement à l'immigration, à l'émigration, à la douane, à la police, à la quarantaine ou à la santé.

Art. 19. — Par exception aux règles générales, les aéronefs postaux et les aéronefs appartenant aux compagnies de transports aériens régulièrement constituées et autorisées pourront être dispensés, au choix de l'Etat sous-jacent, de l'obligation d'atterrir à l'aérodrome désigné comme aérodrome d'arrivée et autorisés à atterrir en certains aérodromes de l'intérieur du pays, désignés par les administrations des douanes et de la police dudit Etat, et où les formalités douanières seront remplies. Le départ de ces aéronefs pourra être réglementé de la même manière.

Toutefois, ces aéronefs devront suivre la route normale aérienne et se faire reconnaître par des signaux convenus, à leur passage de la frontière.

Art. 20. — Depuis l'atterrissage d'un aéronef étranger en un point quelconque jusqu'à son départ, les autorités de l'Etat visité auront, dans tous les cas, le droit de visiter et d'examiner l'aéronef, et de vérifier tous les documents dont il doit être muni, afin de s'assurer de l'observation de toutes les lois et de tous les règlements dudit Etat, ainsi que de toutes les dispositions de la présente Convention.

Art. 21. — Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant et se livrant au commerce aérien international pourra déposer des passagers et une partie de ses marchandises dans un des aérodromes d'arrivée d'un autre Etat contractant et se rendre à un autre ou à d'autres aérodromes dudit Etat pour y déposer le reste des passagers et des marchandises à destination d'un Etat ou d'Etats étrangers, pourvu qu'il remplisse les conditions légales exigées par le pays survolé ; ces conditions, qui seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et étrangers se livrant à la circulation internationale, devront être dûment communiquées aux Etats contractants et à l'Union pan-américaine.

Art. 22. — Chacun des Etats contractants aura le droit de faire des réserves et des restrictions en faveur de ses aéronefs nationaux relativement au transport commercial de passagers et de marchandises d'un point à un autre ou à plusieurs points de son territoire et relativement à d'autres opérations aériennes contre rémunération entièrement effectuées au-dessus de son territoire. Ces réserves et ces restrictions seront immédiatement publiées et communiquées aux autres Etats contractants et à l'Union pan-américaine.

Art. 23. — L'établissement et l'exploitation des aérodromes

seront réglementés par la législation en vigueur dans chaque Etat avec égalité de traitement.

Art. 24. — Aucun aéronef ressortissant à un Etat contractant et se livrant au commerce international avec un autre Etat contractant ne pourra être obligé, dans les aérodromes ouverts à l'usage public, d'acquitter d'autres taxes ou des taxes plus élevées que celles dont seraient redevables les aéronefs nationaux de l'Etat visité et se livrant eux aussi au commerce international.

Art. 25. — Tant qu'un Etat contractant n'aura pas de règlement approprié le commandant d'un aéronef aura les droits et les devoirs analogues à ceux du capitaine d'un vapeur marchand, conformément aux lois respectives de chaque Etat.

Art. 26. — En l'absence de tout accord contraire à cet effet, les principes du droit maritime régiront le sauvetage d'un aéronef perdu en mer.

Art. 27. — Les aéronefs de tous les Etats auront le droit, en cas de danger, à toute l'aide qu'il est possible de leur accorder.

Art. 28. — Les lois de chaque Etat régiront la répartition des dommages causés aux personnes ou aux biens situés sur le territoire sous-jacent.

Art. 29. — En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention seront sans effet sur la liberté d'action des Etats contractants, qu'ils soient belligérants ou neutres.

Art. 30. — Le droit est reconnu pour chacun des Etats contractants de conclure, avec toute autres ou tous les autres Etats, une convention ou un accord spécial relatif à la navigation aérienne internationale aussi longtemps que cette convention ou que cet accord spécial ne diminueront pas les droits ou obligations reconnus ou imposés par la présente Convention à l'un quelconque des Etats parties à ladite Convention, étant entendu toutefois, que deux ou plusieurs Etats, pour des raisons de convenance et d'intérêt réciproques, auront la faculté de convenir de règlements appropriés relatifs à l'activité des aéronefs et à la délimitation de routes déterminées. Ces règlements n'empêcheront en aucun cas l'établissement et l'exploitation de lignes et têtes de lignes aériennes inter américaines convenables. Ces règlements assureront l'égalité de traitement des aéronefs ressortissants à chacun des Etats contractants et seront soumis aux conditions, définies dans l'article 5 de la présente Convention, relatives aux zones interdites situés sur le territoire d'un Etat.

Aucune stipulation de la présente Convention ne portera at-

teinte aux droits et obligations établies par des traités en vigueur.

Art. 31. — Les Etats contractants s'engagent, dans la mesure du possible, à prendre en commun des mesures interaméricaines relatives à :

a) La centralisation et la distribution d'informations météorologiques, statistiques courantes ou spéciales ;

b) La publication de cartes aéronautiques uniformes, et à l'établissement d'un système uniforme de signaux ;

c) L'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, l'établissement des postes nécessaires de radiotélégraphie et l'observation des règlements et conventions interaméricaines et internationaux de radiotélégraphie actuellement en vigueur ou futurs.

Art. 32. — Les Etats contractants assureront, dans la mesure du possible, l'uniformité des lois et règlements relatifs à la navigation aérienne. L'Union pan-américaine coopérera avec les gouvernements des Etats contractants afin d'obtenir l'uniformité désirée des lois et règlements relatifs à la navigation aérienne dans les Etats parties à la présente Convention.

Chacun des Etats contractants échangera avec chacun des autres Etats contractants, dans le délai de trois mois après la date de ratification de la présente Convention, des exemplaires de sa réglementation du trafic aérien et des conditions d'aptitude requises pour les commandants d'aéronefs, les pilotes ingénieurs et les autres membres de l'équipage de bord, et des conditions requises pour la navigabilité d'un aéronef devant se livrer au commerce international.

Chacun des Etats contractants devra remettre à chacun des autres Etats parties à la présente Convention et à l'Union pan-américaine, dans un délai de trois mois avant la date envisagée pour leur mise en vigueur, toutes les additions ou modifications apportées à la réglementation susvisée dans le paragraphe précédent.

Art. 33. — Chacun des Etats contractants devra faire le dépôt de sa ratification au Gouvernement cubain, qui la notifiera ensuite aux autres Etats contractants. Cette ratification sera conservée dans les archives du Gouvernement cubain.

Art. 34. — La présente Convention entrera en vigueur, pour chacun des Etats signataires la ratifiant, à l'égard des autres Etats qui l'ont déjà ratifiée, quarante jours après la date du dépôt de sa ratification.

Art. 35. — Tout Etat a la faculté d'adhérer à la présente Convention par une notification au Gouvernement cubain, et cette adhésion prendra effet quarante jours après. Le Gouvernement cubain notifiera cette adhésion aux autres Etats signataires.

Art. 36. — En cas de dissentiments entre deux Etats contractants relativement à l'interprétation ou l'exécution de la présente Convention, sur la demande d'un des Gouvernements en désaccord, la question sera soumise à l'arbitrage comme il est prévu ultérieurement. Chacun des Gouvernements intéressés choisira un autre Gouvernement non intéressé à la question en litige et les Gouvernements ainsi choisis arbitreront le différend. Dans le cas où les deux arbitres ne peuvent se mettre d'accord, ils désigneront comme arbitre additionnel un autre Gouvernement non intéressé à la question. Si les deux arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur le choix de ce troisième Gouvernement, chaque arbitre proposera un Gouvernement que le différend ne concerne pas et il sera tiré au sort entre les deux Gouvernements proposés. Le tirage incombera au Comité directeur de l'Union pan-américaine.

La décision des arbitres sera prise à la majorité des votes.

Art. 37. — Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification au Gouvernement cubain qui la communiquera aux autres Etats parties à la présente Convention. Cette dénonciation ne prendra pas effet avant le délai de six mois après la notification adressée au Gouvernement cubain et elle n'agira qu'à l'égard de l'Etat qui l'aura faite.

En foi de quoi les plénipotentiaires susmentionnés ont signé la présente Convention et le sceau de la VI^e Conférence internationale des Etats américains y aura été apposé.

ANNEXE VII

Session extraordinaire de la C. I. N. A.

(Juin 1929)

Tenue du 10 au 15 juin 1929 à Paris.

43 Etats assistent : 26 Etats contractants ; 17 Etats non contractants.

Les résolutions de la Conférence sont au nombre de 4 :

1° Les articles modifiés ;

2° Les questions à mettre à l'étude :

a) Revision du Chapitre III (Art. 11 à 14) ;

b) Etude des observations allemands sur les articles 18, 19 et 23 ;

c) Etude d'une définition des aéronefs militaires (art. 30) ;

3° Autorisation prévue à l'article 15 ne devra être refusée que pour des motifs raisonnables ;

4° La Commission internationale de navigation aérienne devrait entrer en rapport avec l'Union Pan américaine.

Simplification et amélioration de l'annexe H.

Négociations ultérieures pour la question des langues.

★ ★

Protocole du 15 juin 1929

La Commission internationale de navigation aérienne a, au cours de sa seizième session réunie à Paris sous la présidence de M. Pierre-Etienne Flandin, assisté de M. Albert Roper, secrétaire général, approuvé, dans sa séance du 15 juin 1929, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, des modifications aux articles 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41, 42 et aux clauses finales de ladite Convention qui seront rédigées comme suit, en français, en anglais et en italien :

Art. 3. — Chaque Etat contractant a le droit d'interdire, pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissants aux autres Etats contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés

et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Chaque Etat contractant peut autoriser, à titre exceptionnel et dans l'intérêt de la sécurité publique, le survol desdites zones par ses aéronefs nationaux.

L'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et seront notifiés, ainsi que les autorisations exceptionnelles délivrées en vertu du paragraphe précédent, à tous les autres Etats contractants, ainsi qu'à la Commission internationale de navigation aérienne.

Chaque Etat contractant se réserve en outre le droit, en temps de paix, dans des circonstances exceptionnelles, de restreindre ou d'interdire provisoirement et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

Une telle décision sera rendue publique, notifiée à tous les Etats contractants et communiquée à la Commission internationale de navigation aérienne.

Art. 5. — *Chaque Etat contractant a le droit de conclure des conventions particulières avec des Etats non contractants.*

Les stipulations de ces conventions particulières ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention.

Ces Conventions particulières, dans toute la mesure compatible avec leur objet ne devront pas être en contradiction avec les principes généraux de la présente Convention.

Elles seront communiquées à la Commission internationale de navigation aérienne qui les notifiera aux autres Etats contractants.

Art. 7. — *L'immatriculation des aéronefs visés dans l'article précédent sera faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque Etat contractant.*

Art. 15. — Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir. Dans ce cas il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'annexe D.

Aucun aéronef d'un Etat contractant, susceptible d'être dirigé sans pilote, ne peut, sans autorisation spéciale, survoler sans pilote le territoire d'un autre Etat contractant.

Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre Etat contractant doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur l'un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les Etats contractants à la Commission internationale de navigation aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants.

Chaque Etat contractant pourra subordonner à son autorisation préalable l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aériennes avec ou sans escales, sur son territoire.

Art. 34. — Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations.

Chaque Etat contractant ne pourra avoir plus de deux représentants à la Commission.

Chaque Etat représenté à la Commission (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin pour un Etat) aura chacun une voix.

La Commission internationale de navigation aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenables.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

a) Recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention ; notifier les changements adoptés.

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention ;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes A à G ;

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale ;

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique, et médical, intéressant la navigation aérienne ;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'annexe F.

g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque

des annexes pourra être apportée par la Commission internationale de navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du *total des voix des Etats représentés à la session et les deux tiers du total possible des voix* qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient *représentés*.

Cette modification aura plein effet *dès* qu'elle aura été notifiée, par la Commission internationale de navigation aérienne, à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission internationale de navigation aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les *dépenses* de la Commission internationale de navigation aérienne seront supportées par les Etats contractants *dans la proportion fixée par ladite Commission*.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégation techniques seront supportés par leur Etat respectif.

Art. 37. — En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour Permanente de Justice Internationale. *Toutefois si l'un des intéressés n'a pas accepté les protocoles concernant la Cour, le litige sera, sur sa demande, réglé par voie d'arbitrage.*

Art. 41. — Tout Etat sera admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la République française et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents.

Art. 42. — (Supprimé).

Clauses Finales. — En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

La présente Convention a été rédigée en français en anglais et en italien,

En cas de divergences le texte français fera foi.

Les soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, les modifications ci-dessus, qui sont proposées à l'acceptation définitive des Etats contractants.

Le présent protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement Parties Contractantes à la Convention ; il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Il entrera en vigueur dès que les Etats actuellement Parties Contractantes à la Convention pourront adhérer au présent Protocole.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire général à tous les Etats contractants, ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

Fait à Paris le quinze juin mil neuf cent vingt-neuf, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives de la Commission.

Pierre-Etienne FLANDIN,

Président de la XVI^e Session de la C. I. N. A.

Albert ROPER,

Secrétaire général.

ANNEXE VIII

Protocole du 11 décembre 1929 relatif à des amendements aux articles 34 et 40

La Commission internationale de navigation aérienne, composée des représentants des Etats actuellement Parties à la Convention, savoir : l'Australie, la Belgique, le Canada, le Chili, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne, et l'Irlande septentrionale, la Grèce, l'Inde, l'Etat libre d'Irlande, l'Italie, le Japon, la Nouvelle-Zélande, le Panama, les Pays-Bas, la Perse, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Territoire de la Sarre, le Siam, la Suède, la Tchécoslovaquie, l'Union Sud-Africaine, l'Uruguay, la Yougoslavie, a, au cours de sa dix-septième session réunie à Paris sous la présidence de M. Alejandro Alvarez, délégué du Chili, assisté de M. Albert Roper, Secrétaire général, approuvé, dans sa séance du 11 décembre 1929, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, des modifications aux articles 34 et 40 de ladite Convention.

1° Le cinquième alinéa de l'article 34, correspondant au troisième alinéa de l'article 34 tel qu'il figure au Protocole du 15 juin 1929, relatif à des amendements aux articles 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41 et 42 et aux clauses finales de la Convention, sera rédigé comme suit, en Français, en Anglais et en Italien :

Chaque Etat représenté à la Commission aura une voix.

2° Le premier alinéa de l'article 40 sera supprimé.

Les soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, les modifications ci-dessus, qui sont proposées à l'acceptation définitive des Etats contractants.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement Parties Contractantes à la Convention ; il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Les Etats qui deviendront Parties Contractantes à la Convention pourront adhérer au présent Protocole.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire général à tous les Etats contractants, ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la Navigation aérienne.

Fait à Paris, le onze Décembre mil neuf cent vingt-neuf, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives de la Commission.

Alejandro ALVAREZ,

Président de la XVII^e Session de la C.I.N.A.

Albert ROPER,

Secrétaire général de la C.I.N.A.

ANNEXE IX

Protocole relatif à des Amendements à la Convention portant réglementation de la Navigation aérienne en date du 13 octobre 1919.

La Commission Internationale de Navigation Aérienne a, au cours de sa vingt-troisième session tenue à Bruxelles, sous la Présidence de M. le Lieutenant-Colonel Daumerie, assisté de M. Albert Roper, Secrétaire Général, décidé de réunir dans le présent Protocole une série de modifications à la Convention, approuvées au cours de ses dix-huitième, vingtième, vingt-et-unième, vingt-deuxième et vingt-troisième sessions.

Ces modifications comportant des amendements aux articles 4, 6, 7, 9, 12, 13, 14, 16, 19, 25, 26, 34, 35 et 39, ainsi que l'adjonction d'un nouvel article 25 *bis*, seront rédigées comme suit en français, en anglais et en italien :

Art. 4. — Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite devra, dès qu'il s'en apercevra, atterrir en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de l'Etat indûment survolé.

Art. 6. — Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont immatriculés (*une phrase supprimée*).

Art. 7. — L'immatriculation des aéronefs visés dans l'article précédent sera faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque Etat contractant, *à condition toutefois de se conformer aux stipulations de l'Annexe A.*

Art. 9. — Les Etats Contractants transmettront à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, *à des intervalles de temps fixés par cette Commission*, des copies de leur registre matricule et des inscriptions et radiations d'inscription effectuées sur ce registre.

Art. 12. — *Chaque membre de l'équipage d'un aéronef, ayant à bord une fonction relative à la conduite ou à la sécurité du vol, doit être pourvu de la licence correspondant à la fonction qu'il doit remplir, délivrée ou rendue exécutoire par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, dans les conditions fixées par l'Annexe E.*

Art. 13. — *Les certificats de navigabilité, délivrés, dans les conditions fixées par l'Annexe B, par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, ou rendus exécutoires par cet Etat, seront reconnus valables par les autres Etats tant que l'aéronef conservera cette nationalité.*

Les licences délivrées, *dans les conditions* fixées par l'Annexe E, par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, ou rendues exécutoires *par cet Etat*, seront reconnues valables par les autres Etats. *Toutefois*, chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les licences *délivrées* à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant *ou rendues exécutoires par cet Etat*.

Les certificats de navigabilité et les licences *seront* établis conformément aux *modèles prévus* dans les Annexes B et E.

Art. 14. — Un aéronef ne pourra être *muni d'aucune station émettrice de radiocommunications* sans une licence spéciale délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

L'obligation *d'installer des stations de radiocommunications à bord des aéronefs engagés dans la navigation internationale, les conditions d'utilisation de ces stations et les conditions de délivrance des licences susvisées* seront *fixées par l'Annexe I*.

Art. 16. — Chaque Etat contractant aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport de personnes et *de choses par aéronef* entre deux points de son territoire :

- a) *Moyennant rémunération de quelque nature qu'elle soit ;*
- b) *Même sans rémunération, si le transport est effectué par une entreprise de transport aérien, sauf s'il s'agit pour cette entreprise d'un transport nécessaire au fonctionnement propre des services aériens qu'elle assure.*

Art. 19. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de :

- a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'Annexe A ;
- b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'Annexe B ;
- c) Les licences du commandant, des pilotes et des *membres de l'équipage*, conformément à l'Annexe E ;
- d) S'il transporte des passagers : la liste nominale de ceux-ci ;
- e) S'il transporte des marchandises : *les lettres de transport aérien* et le manifeste ;
- f) Les livres de bord, conformément à l'Annexe C ;

g) S'il est muni d'une ou de stations de radiocommunications la licence prévue à l'article 14.

Art. 25. — Chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous les aéronefs naviguant au-dessus de son territoire ainsi que tous les aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux dispositions prévues à l'Annexe D.

Toutefois, cette obligation ne subsiste, pour les aéronefs d'un Etat contractant qui naviguent au-dessus du territoire d'un Etat non-contractant, que dans la mesure où la réglementation de cet Etat n'est pas en conflit avec les dispositions de l'Annexe D.

Chacun des Etats contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants.

Art. 25 bis. — Les Etats contractants auront la faculté d'interdire, sur leur territoire, tous lancements ou jets en cours de route, en dehors du lest ou d'engins dont le lancement ou le jet est prévu par la Convention ou ses Annexes ou nécessaire à la sécurité de la navigation.

Art. 26. — Le transport par aéronef des explosifs, armes à feu et munitions, ainsi que tous engins ou moyens de guerre visés dans les Conventions internationales, est interdit, sauf permission spéciale de l'Etat survolé.

Toutefois, le transport des explosifs ou engins nécessaires au fonctionnement ou à la conduite de l'aéronef n'est pas interdit.

Art. 34. — Il sera institué, sous le nom de Commission Internationale de Navigation Aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations.

Chaque Etat contractant ne pourra avoir plus de deux représentants à la Commission.

Chaque Etat représenté à la Commission aura une voix.

La Commission Internationale de Navigation Aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenable.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

a) Recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention ; notifier les changements adoptés ;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, (un article supprimé), 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention ;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des Annexes autres que l'Annexe H ;

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale ;

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre *radioélectrique*, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne ;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'Annexe F ;

g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total des voix des Etats représentés à la session et les deux tiers du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient représentés. Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des Annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les dépenses de la Commission Internationale de Navigation Aérienne seront supportées par les Etats contractants dans la proportion fixée par ladite Commission.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

Art. 35. — Les Hautes Parties Contractantes s'engagent, chacune en ce qui la concerne, à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à :

a) La centralisation et la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes ou spéciales, conformément aux dispositions de l'Annexe G ;

b) La publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques, conformément aux dispositions de l'Annexe F ;

c) *L'utilisation de la radioélectricité dans la navigation aérienne, l'établissement des stations radioélectriques nécessaires, ainsi que l'observation de la réglementation relative aux services radioélectriques internationaux, visée à l'Annexe I.*

Art. 39. — Les dispositions de la présente Convention sont complétées par des Annexes A à I qui, sous réserve de la disposition de l'article 34, alinéa c), ont la même valeur (*sept mots supprimés*) que la Convention elle-même.

Les Soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, les modifications ci-dessus, qui sont proposées à l'acceptation définitive des Etats contractants.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement Parties Contractantes à la Convention ; il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Il entrera en vigueur dès que les Etats actuellement Parties Contractantes à la Convention auront effectué le dépôt de leurs ratifications ; les modifications ci-dessus deviendront *ipso facto* Parties intégrantes de la Convention.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire Général à tous les Etats contractants ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

FAIT à Bruxelles, le premier juin mil neuf cent trente-cinq, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives de la Commission.

DAUMERIE,

Président de la 23^e Session de la C. I. N. A.

Albert ROPER,

Secrétaire Général de la C. I. N. A.

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord :

F.-C. SHELMERDINE.

Pour l'Inde :

J.-A. SHILLIDY.

Pour la Nouvelle Zélande :

F.-C. SHELMERDINE.

ANNEXE X

Convention portant réglementation de la Navigation aérienne en date du 13 octobre 1919

(Texte corrigé au 1^{er} octobre 1935)

CHAPITRE PREMIER

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article premier. — Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire.

Art. 2. — Chaque Etat contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres Etats contractants, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Les règles établies par un Etat contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressortissants aux autres Etats contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

Art. 3. — Chaque Etat contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique aux aéronefs ressortissants aux autres Etats contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Chaque Etat contractant peut autoriser, à titre exceptionnel et dans l'intérêt de la sécurité publique, le survol desdites zones par ses aéronefs nationaux.

L'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et seront notifiés, ainsi que les autorisations exceptionnelles délivrées en vertu du paragraphe précédent, à tous les autres Etats contractants ainsi qu'à la Commission internationale de navigation aérienne.

Chaque Etat contractant se réserve en outre le droit, en temps de paix, dans des circonstances exceptionnelles, de restreindre ou d'interdire provisoirement, et avec effet son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sous distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

Une telle décision sera rendue publique, notifiée à tous les Etats contractants et communiquée à la Commission internationale de navigation aérienne.

Art. 4. — Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite devra, dès qu'il s'en apercevra, atterrir en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de l'Etat indûment survolé.

Art. 5. — Chaque Etat contractant a le droit de conclure des Conventions particulières avec des Etats non-contractants.

Les stipulations de ces Conventions particulières ne devront pas porter atteinte aux droits des Parties Contractantes à la présente Convention.

Ces Conventions particulières, dans toute la mesure compatible avec leur objet, ne devront pas être en contradiction avec les principes généraux de la présente Convention.

Elles seront communiquées à la Commission internationale de navigation aérienne qui les notifiera aux autres Etats contractants.

CHAPITRE II

NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Art. 6. — Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont immatriculés.

Art. 7. — L'immatriculation des aéronefs visés dans l'article précédent sera faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque Etat contractant, à condition toutefois de se conformer aux stipulations de l'Annexe A.

Art. 8. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

Art. 9. — Les Etats contractants transmettront à la Commission internationale de navigation aérienne, à des intervalles de temps fixés par cette Commission, des copies de leur registre matricule et des inscriptions et radiations d'inscription effectuées sur ce registre.

Art. 10. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'Annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

CHAPITRE III

CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET BREVETS D'APTITUDE

Art. 11. — Dans la navigation aérienne internationale, tout aéronef devra, dans les conditions prévues à l'Annexe B, être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité.

Art. 12. — Chaque membre de l'équipage d'un aéronef, ayant à bord une fonction relative à la conduite ou à la sécurité du vol, doit être pourvu de la licence correspondant à la fonction qu'il doit remplir, délivrée ou rendue exécutoire par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, dans les conditions fixées par l'Annexe E.

Art. 13. — Les certificats de navigabilité, délivrés, dans les conditions fixées par l'Annexe B, par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, ou rendus exécutoires par cet Etat, seront reconnus valables par les autres Etats tant que l'aéronef conservera cette nationalité.

Les licences délivrées, dans les conditions fixées par l'Annexe E, par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, ou rendus exécutoires par cet Etat, seront reconnus valables par les autres Etats. Toutefois, chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les licences délivrées à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant ou rendus exécutoires par cet Etat.

Les certificats de navigabilité et les licences seront établis conformément aux modèles prévus dans les Annexes B et E.

Art. 14. — Un aéronef ne pourra être muni d'aucune station émettrice de radiocommunications sans une licence spéciale délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

L'obligation d'installer des stations de radiocommunications à bord des aéronefs engagés dans la navigation internationale, les conditions d'utilisation de ces stations et les conditions de délivrance des licences susvisées seront fixées par l'Annexe I.

CHAPITRE IV

ADMISSION A LA NAVIGATION AÉRIENNE

AU-DESSUS D'UN TERRITOIRE ÉTRANGER

Art. 15. — Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir.

Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat survolé ; toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'Annexe I.

Aucun aéronef d'un Etat contractant, susceptible d'être dirigé sans pilote, ne peut sans autorisation spéciale, survoler sans pilote le territoire d'un autre Etat contractant.

Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur l'un des aéroports fixés par lui. Notification de ces aéroports sera donnée par les Etats contractants à la Commission internationale de navigation aérienne, qui transmettra cette modification à tous les Etats contractants.

Chaque Etat contractant pourra subordonner à son autorisation préalable l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne, avec ou sans escale, sur son territoire.

Art. 16. — Chaque Etat contractant aura le droit d'acheter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport de personnes et de choses par aéronef entre deux points de son territoire :

a) Moyennant une rémunération de quelque nature qu'elle soit ;

b) Même sans rémunération, si le transport est effectué par une entreprise de transport aérien, sauf s'il s'agit pour cette entreprise d'un transport nécessaire au fonctionnement propre des services aériens qu'elle assure.

Art. 17. — Les aéronefs ressortissant à un Etat contractant, ayant établi des réserves et restrictions conformément à l'article 16, pourront se voir opposer les mêmes réserves et restrictions dans tout autre Etat contractant, même si ce dernier Etat n'impose pas ces réserves et restrictions aux autres aéronefs étrangers.

Art. 18. — Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un Etat contractant, y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

CHAPITRE V

RÈGLES A OBSERVER AU DÉPART, EN COURS DE ROUTE ET A L'ATERRISSAGE

Art. 19. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de :

- a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'Annexe A ;
- b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'Annexe B ;
- c) Les licences du commandant, des pilotes et des membres de l'équipage, conformément à l'Annexe B ;
- d) S'il transporte des passagers : la liste nominale de ceux-ci ;
- e) S'il transporte des marchandises : les lettres de transport aérien et le manifeste ;
- f) Les livres de bord, conformément à l'Annexe C ;
- g) S'il est muni d'une ou de stations de radiocommunications : la licence prévue à l'article 14.

Art. 20. — Les livres de bord seront conservés pendant deux ans à dater de la dernière inscription qui y aura été portée.

Art. 21. — Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

Art. 22. — Les aéronefs des Etats cotractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que des aéronefs nationaux.

Art. 23. — Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé, sauf Conventions contraires par les principes du droit maritime.

Art. 24. — Tout aérodrome d'un Etat contractant, s'il est ouvert, moyennant paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux, sera ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissants aux autres Etats contractants.

Pour chacun de ces aérodromes, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

Art. 25. — Chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous les aéronefs naviguant au-dessus de son territoire ainsi que tous les aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux dispositions prévues à l'Annexe D.

Toutefois, cette obligation ne subsiste, pour les aéronefs d'un Etat contractant naviguant au-dessus du territoire d'un Etat non-contractant, que dans la mesure ou la réglementation de cet Etat n'est pas en conflit avec les dispositions de l'Annexe D.

Chacun des Etats contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants.

Art. 25 bis. — Les Etats contractants auront la faculté d'interdire, sur leur territoire, tous les lancements ou jets en cours de route, en dehors du lest ou d'engins dont le lancement ou jet est prévu dans la Convention ou ses Annexes ou nécessaire à la sécurité de la navigation.

CHAPITRE VI

TRANSPORTS INTERDITS

Art. 26. — Le transport par aéronefs des explosifs, armes à feu et munitions, ainsi que tous les engins ou moyens de guerre visés dans les Conventions internationales, est interdit, sauf permission spéciale de l'Etat survolé.

Toutefois, le transport des explosifs ou engins nécessaires au fonctionnement ou à la conduite des aéronefs n'est pas interdit.

Art. 27. — Chaque Etat peut, en matière de navigation aérienne, interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques. Toute réglementation de ce genre devra être immédiatement notifiée à la Commission internationale de navigation aérienne, qui communiquera cette information aux autres Etats contractants.

Art. 28. — Pour des raisons d'ordre public, le transport des objets autres que ceux mentionnés aux articles 26 et 27, pourra être soumis à des restrictions par tout Etat contractant. Cette réglementation devra être immédiatement notifiée à la Commission internationale de navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

Art. 29. — Toutes les restrictions mentionnées à l'article 28 doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

CHAPITRE VII

AÉRONEFS D'ETAT

Art. 30. — Seront considérés comme aéronefs d'Etat :

- a) Les aéronefs militaires ;
 - b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'Etat, tel que : Postes, Douanes, Police.
- Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'Etat, autres que les aéronefs militaires, de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis, de ce chef, à toutes les dispositions de la présente Convention.

Art. 31. — Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire.

Art. 32. — Aucun aéronef militaire d'un Etat contractant ne devra survoler le territoire d'un autre Etat contractant ni y atterrir, s'il n'en a reçu l'autorisation spéciale. Dans ce cas, l'aéronef militaire, à moins de stipulation contraire, jouira, en principe, des privilèges habituellement accordés aux bâtiments de guerre étrangers.

Un aéronef militaire forcé d'atterrir, ou requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun des privilèges prévus à l'alinéa 1^{er}.

Art. 33. — Des arrangements particuliers, conclus séparément entre les Etats, détermineront dans quels cas les aéronefs de police et de douane pourront être autorisés à passer la frontière. En aucun cas, ils ne bénéficieront des privilèges prévus à l'article 32.

CHAPITRE VIII

COMMISSION INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Art. 34. — Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations.

Chaque Etat contractant ne pourra avoir plus de deux représentants à la Commission.

Chaque Etat représenté à la Commission aura une voix.

La Commission internationale de navigation aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenables.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

a) Recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention ; notifier les changements adoptés ;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention.

c) Apporter tous amendements aux dispositions des Annexes autres que l'Annexe H ;

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale ;

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radioélectrique, météorologique et médical intéressant la navigation aérienne ;

f) Assurer la publication des cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'Annexe F ;

g) Donner des ordres sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission internationale de navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total des voix des Etats représentés à la session et les deux tiers du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient représentés. Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention, sera discutée par la Commission Internationale de Navigation aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à la l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des Annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les dépenses de la Commission Internationale de Navigation aérienne seront supportées par les Etats contractants dans la proportion fixée par ladite Commission.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS FINALES

Article 35. — Les Hautes Parties Contractantes s'engagent, chacune en ce qui concerne, à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à :

a) la centralisation et la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes ou spéciales, conformément aux dispositions de l'Annexe G ;

b) la publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques, conformément aux dispositions de l'Annexe F ;

c) l'utilisation de la radioélectricité dans la navigation aérienne l'établissement des stations radioélectriques nécessaires, ainsi que l'observation de la réglementation relative aux services radioélectriques internationaux visés à l'Annexe I.

Article 36. — Des dispositions générales relatives aux Douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, font l'objet d'un accord particulier figurant comme Annexe H à la présente Convention.

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'opposant à ce que les Etats contractants concluent, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'Etat à Etat, relativement aux Douanes, à la Police, aux Postes ou à tous autres objets d'intérêt communs concernant la navigation aérienne. Les protocoles devront être immédiatement notifiés à la Commission Internationale de Navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

Article 37. — En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour Permanente de Justice Internationale. Toutefois si l'un des Etats intéressés n'a pas accepté les Protocoles concernant la Cour, le litige sera, sur sa demande, réglé par voie d'arbitrage.

Article 38. — En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

Article 39. — Les dispositions de la présente Convention sont complétées par des Annexes A à I qui, sous réserve de la disposition de l'article 34 alinéa c), ont la même valeur que la Convention elle-même.

Article 40. — Les Territoires et les ressortissants des Pays de protectorats ou des Territoires administrés au nom de la Société des Nations, seront aux fins de la présente Convention, assimilés aux territoires et aux ressortissants de l'Etat protecteur ou mandataire.

Article 41. — Tout Etat sera admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au gouvernement de la République française et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents.

Article 42. — (Supprimé par un Protocole en date du 15 juin 1929, entré en vigueur le 17 mai 1933).

Article 43. — La présente Convention ne pourra être dénoncée avant le 1^{er} janvier 1922. En cas de dénonciation, celle-ci devra être notifiée au gouvernement de la République française, qui en donnera communication aux autres Parties contractantes. Elle n'aura d'effet qu'un an au moins après ladite notification et vaudra seulement au regard de la Puissance qui y aura procédé.

La présente Convention sera ratifiée.

Chaque Puissance adressera sa ratification au Gouvernement français, par les soins auquel il en sera donné avis aux autres puissances signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du gouvernement français.

La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque Puissance signataire, vis-à-vis des autres Puissances ayant déjà ratifié, quarante jours après le dépôt de sa ratification.

Dès la mise en vigueur de la présente Convention, le Gouvernement français adressera une copie certifiée de celle-ci aux Puissances, qui en vertu des Traités de Paix, ne sont engagées à appliquer des règles de navigation aérienne conformes à celles de ladite Convention.

Fait à Paris, le treize octobre mil neuf cent dix-neuf, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française, et dont les copies authentiques seront remises aux Etats contractants. Ledit exemplaire, daté comme il est dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au douze avril mil neuf cent vingt exclusivement.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

La présente Convention a été rédigée en français, en anglais et en italien.

En cas de divergence le texte français fera foi.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	pages 7
--------------------	------------

PREMIERE PARTIE

Critiques officielles

CHAPITRE I : Les premières critiques	19
— II : Les Conventions rivales	31
— III : Le Protocole de 1929	49
— IV : Le Protocole du 1 ^{er} juin 1935	75

DEUXIEME PARTIE

Critiques doctrinales

CHAPITRE I : La Souveraineté	92
— II : Les articles les plus discutés	116
— III : Principales lacunes de la Convention	142

ANNEXES

ACCORD FRANCO-ALLEMAND du 26 juillet 1913, relatif à la navigation aérienne	160
PROTOCOLE du 1 ^{er} mai 1920	165
— du 25 octobre 1922	166
— du 30 juin 1923	167
CONVENTION IBÉRO-AMÉRICAINNE	170
— PAN-AMÉRICAINNE	181
SESSION EXTRAORDINAIRE DE LA C. I. N. A. (juin 1929)....	190
PROTOCOLE du 11 décembre 1929	195
— relatif à des amendements (Bruxelles 1935)..	200
CONVENTION portant réglementation de la Navigation Aérienne en date du 13 octobre 1919 (Texte corrigé au 1 ^{er} octobre 1935	201

Vu : Le Président,
A. DE LA PRADELLE

14 nov. 1935

Vu : Le Doyen,
E. ALLIX

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Recteur de l'Université de Paris,
S. CHARLÉTY

IMPRIMERIE RAPIDE DU CENTRE — ISSOUDUN (Tél. 32)

